

Skrzydłata **POLSKA**



NAD I-DZIAN-SAN

KORRESPONDENCJA WŁASNA

„SKRZYDLATEJ POLSKI“ Z CHIN



Eskadry bombowców Czekiańskiego Frontu

bunkrami, zdobyć forty skalne na szczytach. Jedynie bohaterstwo szeregowych, doświadczenie dowódców, współdziałanie wszystkich rodzajów wojsk mogły zdecydować o zwycięstwie.

Wiem, że czytelników „Skrzydlatej“ interesują przede wszystkim działania lotnictwa i o nich chcę pisać.

Operację desantową na I-dzian-san poprzedziły walki o panowanie na morzu i w powietrzu. Należało osłonić brzeg Czekiangu przed nalotami bombowymi i rozpoznaniem powietrznym wroga. Dokonały tego odrzutowe jednostki myśliwskie. Przewaga szybkości i uzbrojenia pozwoliła im zestrzelić w krótkim czasie poważną ilość czangkajszekowskich F47, zmusić przeciwnika do zaprzestania dziennych nalotów. Umiejętności pilotażowe i odwaga pilotów zdecydowały o zwycięstwie nad myśliwcami amerykańskimi w służbie Kuomintangu.

Pilot Sun Kuo-szi, który stracił w jednym boju dwa samoloty wroga, powiedział:

— Hei-kou ** mają nowoczesny sprzęt amerykański. Ale nasze maszyny są lepsze i oni nie wytrzymują pierwszego starcia. Nawet jeśli mieli liczebną przewagę, uciekali pod osłoną dział artylerii przeciwlotniczej, znajdujących się na wyspach lub na okrętach...

Lotnictwo bombowe Chińskiej Armii Ludowej zadało poważne ciosy flocie przeciwnika. W porcie na wyspie Taczen oglądaliśmy wrak olbrzymiego transportowca „Czyn-cy“, który przystosowany do przewozu czołgów i ciężkich dział, był swego czasu mostem między Tajwanem, a północną grupą wysp — przerzucał broń, pociski

i amunicję, beton i stal na umocnienia. 10 stycznia klucz bombowców, kryjąc się za burzowymi chmurami, zaskoczył okręt w czasie wyładunku. Bomby z pierwszego samolotu zniszczone wiatrem, padły z lewej od celu. Dwie stukilogramówki z drugiej maszyny, pilotowanej przez oficera Cien-hen, przebiły pokład, trafiły w komorę amunicyjną. Wybuch rozpruł boki, zdruzgotał całe śródokręcie, rozniecił pożar. Łącząc po połączonym żelastwie wraku czuliśmy jeszcze swąd tłących się zwalów węgla, przez szczeliny dymilo białawo.

Ślady pracy lotnictwa szturmowego i bombowego, dokonanej w dniu desantu, widzieliśmy sami na I-dzian-san. Warunki bombardowania były niezwykle trudne — wyspa jest niewielka i wąska (nieco ponad 1,5 km długości), skała leżąca pod cienką warstwą gliny wychodzi partiami na powierzchnię. Część bomb rwała się na głazach, odłamki drapały tylko caliznę. Każde odchylenie o parę metrów znosiło wybuch w dół po stoku. A jednak większość trafiła w cel — widzieliśmy wiele rozlupanych bunkrów, serie wsadzone w okop, geste zgrupowania głębokich lejów na terenie fortów.

Parę dni później rozmawiałem z oficerem nawigacyjnym jednej z jednostek bombowych, które brały udział w operacji, lotnikiem Czaj Czy-czyn. Siedzieliśmy w słońcu wczesnej, południowej wiosny. Kamienna płyta starego stołu grzała łagodnym ciepłem. Opowiadał, wskazując co pewien czas na mapę i zwyczajem wszystkich lotników świata, pokazywał dłońmi starty, zakrety, podejścia do bombardowania.

— Teren znaliśmy dobrze z poprzednich lotów — to właśnie klucz z mojej jednostki zatopił transportowiec „Czyn-cy“ na Taczen, a I-dzian-san atakowaliśmy parę razy... Wieczorem 17 stycznia otrzymaliśmy zadanie bojowe: zbombardować cztery szczyty wzgórz i dwa forty na wschodnim przylądku wyspy. Mimo, że samoloty były gotowe do startu, poszliśmy jeszcze raz sprawdzić, czy o niczym nie zapomniano... Wcześniej niż zwykle odtrąbiono capstrzyk, ale nie spało się przed jutrzejszą bitwą. Leżąc w łóżkach gadaliśmy do późna. Jeden z kolegów zastanawiał się pół żartem ile talonów na obiad przepadnie w stołówce. Ktoś inny przypominał o częstych przelotach amerykańskich samolotów, demonstracyjnych manewrach VII Floty USA, ich groźbach użycia bomby atomowej, rozważał czy imperialiści będą na tyle bezczelni, by rozpocząć wojnę po nauce w Korei.

Czaj Czy-czyn uśmiechnął się lekko, i ciągnął dalej:

— Choć nikt się nie umawiał, wstaliśmy o piątej rano, na godzinę przed pobudką. Żołnierze z obsługi technicznej podwieszali bomby. Czytaliśmy przyklejone do nich hasła na kolorowym papierze: „Oddajemy pierwszą salwę w bitwie o wyzwolenie Tajwanu!“, „Tajwan musi być wolny!“, „Nie pozwolimy imperialistom wtykać nosa w nasze sprawy!“. Na jednej z pięćsetek ktoś napisał kredą: „Jak kopniemy Czanga w tyłek wpadnie do morza koło Ameryki!“. Komisarz uśmiechnął się, że nie widzi tego naruszenia dyscypliny...

O godzinie ósmej byliśmy już nad celem — długa kolumna kluczy. Wróg bał się otworzyć ogień. Świeciło słońce, wiał lekki wiatr. Bomby poszły jak po sznurku. Fotografie potwierdziły nasze obserwacje — szczyty wyspy dymiły na

SCIGACZE podplnęły do wyspy z północy. szły tym samym kursem co kilkanaście dni temu barki i okręty desantowe atakujące I-dzian-san. Wyrastała przed nami z morza — dwugarbna, ciemna, skalista. Na szczytach wzgórz trzepotały flagi Republiki Ludowej.

Z pokładu ścigacza patrzyły w niebo lufy broni przeciwlotniczej. W powietrzu, jak ostatnia iskra ugazzonego pożaru, błysnęła para patrolujących odrzutowców. Myśliwce osłaniały wybrzeże i archipelagi wysp czekiańskiego odcinka frontu.

— Od czasu klęski czangkajszekowcy przylatują tu rzadko i najczęściej bojąc się bombardować, zwracają. Ale musimy być czujni. Amerykanie dają im samoloty, prowokują do awantur — tłumaczył komisarz dywizjonu.

Tak, wiele się zmieniło u brzegów prowincji Czekiang w okresie ubiegłego miesiąca. Jeszcze w styczniu kuomintangowcy siedzieli na wyspach Ju-szań, I-dzian-san, Taczen, Pi-szań, Nanti-szań. Mieli tu swe załogi, stąd wysyłali na brzeg oddziały dywersyjne i szpiegów, przy pomocy amerykańskiej radiostacji naprowadzenia kierowali atakami bombowców na spokojne miasta. 18-go stycznia Chińska Armia Ludowa niespodziewanie dla wroga uderzyła na najsilniejsze ognio baz, kamienny fort wśród morza, wyspę I-dzian-san. Lotnictwo uniemożliwiło przerzucanie posiłków, zawładnęło powietrzem, osłoniło desant i zbombardowało umocnienia. Flota morską wsparta ogniem i przerzuciła wojska, które w ciągu dwóch godzin od chwili lądowania przełamały szturm umocnienia, zdobyły wyspę.

Cios był celny, ugodził śmiertelnie. Amerykanie poczęli ewakuować swych podopiecznych, osłaniając klęskę demonstracjami 70 okrętów VII Floty, czterema lotniskowcami i 700 samolotami. Jednak najbardziej zawiadające manewry nie mogły nic zmienić w sytuacji: by uniknąć rozgromienia załóg pośpiesznie *) wycofano kuomintangowców ze wszystkich wysp u wybrzeży Czekiang. Zasięg baz dywersyjnych Czang Kajsze skurczył się poważnie, odepchnięto go o 390 kilometrów na południe.

Przebieg desantu na I-dzian-san, operacji, która zdecydowała o zwycięstwie — znaleźmy z Wojciechem Żukrowskim z map sztabowych, z opowiadań wielu jej uczestników. Płynęliśmy teraz, by przejść szlakami natarcia, obejrzeć rozbite umocnienia, wczuć się w przeżycia chińskich żołnierzy...

Zawijając do cieśniny, mieliśmy już w oczach obraz szturm. Wyobrażenia i doświadczenia z okresu minionej wojny podpowiadały nam jak piekielnie trudne było dotarcie do skalnych, pionowych prawie brzegów pod ogniem ukrytej w żelazobetonowych bunkrach broni maszynowej, wrytych w skałę dział i moździerzy. Ile męstwa wykazali żołnierze Chińskiej Armii Ludowej, by poprzez pola minowe i druty kolczaste przerwać szturmem dwie linie okopów utkane

Czaj Czy-czyn (z lewej) opowiada o udziale lotnictwa w desancie na I-dzian-san. Z prawej — komisarz jednostki, oficer Czang Sin-khan. W środku — autor artykułu. Zdjęcia autora



* Z Taczen, Ju-szań, Pi-szań 13 lutego, z Nanti-szań — 27 lutego.

** Hei-kou — czarne psy, nazwa nadana kuomintangowskim lotnikom.

波蘭空軍全體同志們！
讓我們在保衛世界和平的偉大事業中而奮鬥！
讓我們中波兩國軍隊友誼永恆發展！

中國人民解放軍 解放一江山島
空軍某部一等功臣 蔡之臣

Towarzysze polscy lotnicy!

Walczymy o wielką sprawę
obrony pokoju całego świata.

Niech się rozwija i krzepnie
przyjaźń Sił Zbrojnych Polski
i Chin!

Lotnik n-tej jednostki, Zastę-
żony Pilot I klasy, odznaczony
w boju o wyzwolenie wyspy
I-dzian-san
CZAJ-CZY-CZYN

nich jak wulkany... Drugi nalot był nieco trud-
niejszy — z Taczen odezwały się kuomintangow-
skie baterie naziemne i jedna eskadra odeszła
by je uciszyć. Postaraliśmy się zastąpić odwoła-
nych kolegów, jeszcze gęściej ułożyć wybuchy...
Po raz trzeci wyszliśmy na kurs bojowy w chwi-
li, gdy barki desantowe rozwijały się już do lą-
dowania. I-dzian-san okrywały dymy przygoto-
wania artyleryjskiego. W powietrzu było gęsto —
nad ziemią lotnictwo szturmowe, na drugim pię-
trze — my, a w górze odrzutowce osłaniające
operację...

Przez radio słyszeliśmy komendy przekazywa-
ne z barki na barkę: „Przygotować się do lądo-
wania! Niech żyją Chiny! Patrzcie na nasze orły
w powietrzu!“. Wydawało mi się, że czuję ciężar
spojrzeń piechurów. Wiedziałem, że każda
nasza niecelna bomba, to ogień karabinu maszy-
nowego w pierś tyraliery. Musiały być celne
i były... Gdy odchodziliśmy w stronę brzegu,
przekazano z radiostacji naprowadzenia dowódz-
twa: „Piechota dziękuje. Dobrze bombardowali-
ście, towarzysze lotnicy!“. Dowódca naszej jed-
nostki, na którego maszynie leciałem jako nawi-
gator, odpowiedział: „Zwycięstwo piechoty to
nasze zwycięstwo!“

Czaj Czy-czyn przerwał. Jego szeroka twarz
o grubo ciosanych rysach była w tej chwili po-
ważna, zamyślona. Wspomnienia boju zawsze
wzruszają żołnierza.

— Taiwan będzie wolny — dodał takim tonem,
jakby meldował, że doprowadzi swój bombowiec
do celu.

Dochodziło południe. W gorącym powietrzu
drgał delikatny zapach rozkwitających magnolii.
Pod wysokim sklepieniem nieba mruczały eska-
dry samolotów, ćwiczyli młodzi piloci Chin Lu-
dowych.

Czekiański Front, marzec 1955 r.

Konferencja Warszawska Państw Europejskich w sprawie zapewnienia pokoju i bezpieczeństwa w Europie

W dniu 11 maja br. rozpoczęła
w naszej stolicy obrady Warszawska
Konferencja Państw Europejskich
w sprawie zapewnienia pokoju i bez-
pieczeństwa w Europie. Udział
w Konferencji biorą delegacje:
Związku Radzieckiego — z Przewod-
niczącym Rady Ministrów ZSRR Ni-
kołajem Bułganinem na czele, Pol-
skiej Rzeczypospolitej Ludowej, Repu-
bliki Czechosłowackiej, Niemieckiej
Republiki Demokratycznej, Węgier-
skiej Republiki Ludowej, Rumuńskiej
Republiki Ludowej, Ludowej Republi-
ki Bułgarii, Ludowej Republiki Al-
banii oraz obserwator z ramienia
Chińskiej Republiki Ludowej — Wi-
cepremier Rady Państwowej i Mini-
ster Obrony Narodowej, generał Peng
Teh-huai.

Konferencja Warszawska — wyda-
rzenie ogromnej wagi w historii
Europy — jest dalszym krokiem na
drodze realizacji uchwał, jakie po-
wzięła Konferencja Moskiewska w
grudniu ubiegłego roku, zapowiadają-
c podjęcie nowych środków obron-
nych — łącznie z zawarciem paktu

wzajemnej pomocy i zorganizowa-
niem wspólnego dowództwa w razie
ostatecznej ratyfikacji układów wo-
jennych. Jest ona odpowiedzią państw
obozu pokoju na dokonaną niedawno
ratyfikację tych układów, legalizują-
cych plany odrodzenia hitlerowskich
dywizji.

W nowych warunkach, wytworzo-
nych wojenną polityką mocarstw
zachodnich, w obliczu hitlerowskich
dywizji i czołgów, w obliczu obłąd-
nych planów pupilków Hitlera —
Mannteufflów i Hallsteinów, kraje
obozu pokoju czynią wszystko, by
skonsolidować swe siły obronne
i umocnić swe bezpieczeństwo.

Konferencja Warszawska, wymie-
rzona przeciw śmiertelnemu wrogowi
Europy — imperializmowi niemiec-
kiemu, jest praktycznym wyrazem
polityki bezpieczeństwa zbioro-
wego, prowadzonej przez Związek
Radziecki i inne kraje obozu pokoju.

Z dumą i radością wita Warszawa
delegacje bratnich krajów uczestni-
czące w Konferencji!

10-LECIE POWROTU ZIEM ZACHODNICH DO MACIERZY



Przelatują eskadry myśliwców odrzutowych.

DEFILADA WE WROCŁAWIU

8 maja br. na placu Grunwaldzkim we
Wrocławiu, z okazji 10 rocznicy zakończe-
nia wojny i 10 rocznicy powrotu Ziem Za-
chodnich do Polski, odbyła się wielka de-
filada wojskowa oraz parada sportow-
ców dolnośląskich. Na trybunie honorowej
miejsca zajęli: I Sekretarz KC PZPR
Bolesław Bierut, wiceprezes Rady Mini-
strów, Minister Obrony Narodowej, Mar-
szałek Polski Konstanty Rokossowski, ge-
nerałicja i wybitni działacze państwowi
i polityczni.

W defiladzie tej uczestniczyły wszystkie
rodzaje broni i służb naszych Sił Zbroj-
nych, demonstrując swoją zwartość, siłę
i potęgę. Na trasie pochodu ludność Dol-
nego Śląska gorąco manifestowała swe
przywiązanie do ludowego wojska.

Po defiladzie wojskowej — przed trybu-
ną honorową przemaszzerowały kolumny
sportowców, wśród których kroczyli rów-
nież wrocławscy lotnicy sportowi.



Defilują działa rakietowe.



Spadochroniarze wrocławscy przed trybuną honorową.

Foto: WAF (1) i CAF (2)

Na tropach książki lotniczej

STANISŁAW BISKUPSKI

Wydawnictwo MON

GDYBY ktoś jeszcze pięć lat temu pokusił się o zbilansowanie, analizę powojennych wydawnictw lotniczych, natrafiłby na poważne trudności. Instytucje wydawnicze nie były jeszcze w tym czasie wyspecjalizowane w wydawaniu określonej i ściśle im właściwej tematyki, nie posiadały — jak to się mówi — wyraźnie zarysowanego „profilu”. Dlatego też często byliśmy świadkami swoistego zamieszania na rynku księgarskim: książki o niezwykle zbliżonej tematyce ukazywały się jednocześnie w kilku wydawnictwach, natomiast brak było innych, oczekiwanych niecierpliwie przez czytelników. Książka lotnicza, podobnie zresztą jak wiele innych, często życie swoje zawdzięczała przypadkowi. Jeśli w Wydawnictwie zjawiał się jakiś autor z pomysłem takiej książki, jeśli pomysł okazywał się interesujący, a autor jako tako gwarantował wywiązanie się z umowy, książka po jakimś czasie ukazywała się... nie rzadko swoim poziomem sprawiając zawód czytelnikom.

Z czasem potoki książek, którymi zalany został rynek, ujęte zostały w uregulowane nurty. Zagadnienia komunikacji i transportu lotniczego znalazły swe odbicie w książkach Wydawnictw Komunikacyjnych, natomiast Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej zaopiekowało się pozycjami omawiającymi lotnictwo wojskowe, sportowe, modelarstwo lotnicze itp.

Przy współpracy i współudziale Ligi Lotniczej, a następnie Ligi Przyjaciół Żołnierza, w roku 1951 rozpoczęto w Wydawnictwie MON systematyczne i planowe wydawanie książek lotniczych.

Trzeba przyznać, że pierwsze próby nie należały do łatwych. Należało stworzyć aktyw autorski i redaktorski, trzeba było przeanalizować potrzeby czytelników, ująć wydawnictwa lotnicze w jakiejś ściślejszej zakreślone ramy.

Pracę tę rozpoczęła specjalnie w tym celu powołana redakcja Wydawnictw Lotniczych w Wydawnictwie MON. Już po ukazaniu się pierwszych książek zarysowały się wyraźnie poszczególne „serie”. Powstały więc Biblioteczki: szybowcowa, modelarska, spadochronowa itd.

W ramach tych serii wydano szereg wartościowych pozycji, czego dowodem było powtórzenie ich nakładów. Tak np. już w parę miesięcy po ukazaniu się książki „Budujemy silniki do modeli latających” — Dziulaka, Flacha i Witkowskiego, trzeba było przystąpić do opracowania nowego wydania.

W ramach „Biblioteczki szybowcowej” wydało pionierską pracę A. Zientka pt. „Na falach halniakowych” oraz niemniej interesujące: „Akrobację szybowcową” — Ablamowicza, „Szybownictwo” — Humena, „Przeloty szybowcowe” — Makuli, „Skrzydłowego i Wielgusa”, „Meteorologię szybowcową” — Parczewskiego i wiele innych. Miłośnicy modelarstwa mogli pogłębić i rozszerzyć swoje wiadomości dzięki takim książkom jak: „Modeli szybkościowe”, „Projektowanie modeli latających”, „Elementarz młodego lotnika”, „Od modelu na samolot”, „II stopień wyszkolenia w małym lotnictwie” i inne oraz Kurcowskiego — „Silniczek samozapłonowy do modeli latających”, Kwiczali — „Radzieckie rekordowe modele latające z napędem silnikowym” itp.

Zagadnienia teoretyczne i ogólne poruszone zostały m. in. w książkach: Tomaszewskiego — „Poznajemy tajemnice lotu”, Arłazorowa — „Człowiek na skrzydłach”, Nowakowskiego — „Podstawowe wiadomości z teorii lotu”, Góry — „Pilotaż bez widoczności”, zbiorowe — „Informator lotniczy”, stanowiącym swego rodzaju vademecum lotnika i zawierającym podstawowe wiadomości ze wszystkich dziedzin wiedzy lotniczej.

Spadochroniarstwo reprezentowane było dotychczas w rozmiarach najszczuplejszych. Mimo to i ten temat został omówiony w książkach: Elssteina — „Spadochron w sporcie i walce” oraz Iwińskiego — „Spadochron i wyszkolenie spadochronowe”.

Do interesujących i atrakcyjnych należy również zaliczyć książki z historii lotnictwa: Konicznego — „Rozwój lotnictwa wojskowego”, przekład z języka rosyjskiego „On pierwszy”, Kędzierskiego — „Rosyjscy pionierzy lotnictwa” itp.

Pobieżnie przytoczone tu tytuły nie wyczerpują, rzecz oczywista, długiego spisu wszystkich wydanych w Wydawnictwie MON książek na tematy lotnicze. Przegląd niniejszy ma na celu jedynie ogólne zorientowanie czytelnika w publikowanej już tematyce.

Nie wszystkie z wydanych książek stały oczywiście na jednakowo zadowalającym poziomie. Dowodem tego są bądź to erraty dołączone do niektórych z nich, prostujące zauważone usterki i błędy, bądź też krytyczne, często słuszne uwagi w prasie.

Jeśli się weźmie pod uwagę, że przeciętny nakład wspomnianych książek wynosił 5000 egz., wynikałoby z tego, że dziesiątki tysięcy czytelników otrzymało interesującą ich lekturę. Czy tak jest naprawdę?

Artykuł B. Arcta zamieszczony w nr 14 (196) „Skrzydlatej Polski” przeczyłby temu. Autor artykułu opisując swoje przygody w poszukiwaniu książek lotniczych dochodzi do zaskakującego wniosku, że książek tych na rynku nie ma. Gdzież wobec tego podziały się wyżej wy-

mienione tytuły? Wydawałoby się, że na pytanie to najbardziej logiczną odpowiedzią byłoby stwierdzenie, że wszystkie one wkrótce po ukazaniu się zostały rozkupione. Niestety — sprawozdania „Domu Książki” wykazują wiele nierozsprzedanych pozycji lotniczych. Dochodzimy więc do paradoksu: w księgarniach książek lotniczych nie ma, chociaż dane sprawozdawcze przeczą temu. Wydaje nam się, że wyjaśnienie tej pozornej zagadki jest proste. Błąd tkwi najprawdopodobniej w rozdzielniku. Chłonność i zapotrzebowanie rynku są różne w różnych miejscowościach. Stąd w jednym z nich „przysłał” książkę zostaje w krótkim czasie wyprzedany, w innych zaś zalega magazyny D. K. Lekarstwo na to może być tylko jedno: sumiennie badać zapotrzebowanie poszczególnych miejscowości i na podstawie zdobytych doświadczeń korygować rozdzielniki.

I w tej właśnie dziedzinie pomoc czytelników może stać się nieoceniona. Alarmujące wiadomości z terenu o braku tej czy innej książki pomogą w korygowaniu rozdzielnika, umożliwią słuszne zaplanowanie nakładu, tak, aby żaden czytelnik nie został pozbawiony interesującej książki, a jednocześnie żeby inne, mniej potrzebne pozycje nie zalegały w księgarskich magazynach.

Rola czytelników w kształtowaniu ruchu wydawniczego nie kończy się bynajmniej na tym. Każdy głos, każda opinia o tej czy innej książce staje się pomocą w opracowywaniu planów wydawniczych, doborze najodpowiedniejszych i najciekawszych tytułów, w wyszukiwaniu takiej tematyki, która mogłaby zainteresować najszerszy ogół. Bez tych głosów, bez tych opinii wydawca działa niejako na ślepo.

Dlatego więc, Drodzy Czytelnicy, piszcie o wszystkich swoich spostrzeżeniach, uwagach — mówcie nam, czy i która książka pomogła Wam w szkoleniu, co w niej widziecie złego, wyrażajcie swoje życzenia pod adresem Wydawnictwa, które postara się odpowiedzieć na wszystkie skierowane pod jego adresem pytania i wątpliwości.

Przejrzyjcie pozycje, które wydane zostały dotychczas — być może niejedną z nich zasługuje na wznowienie, powiedzcie nam, jakie sprawy i zagadnienia powinny być Waszym zdaniem omówione szerzej, które zaś można byłoby pominąć.

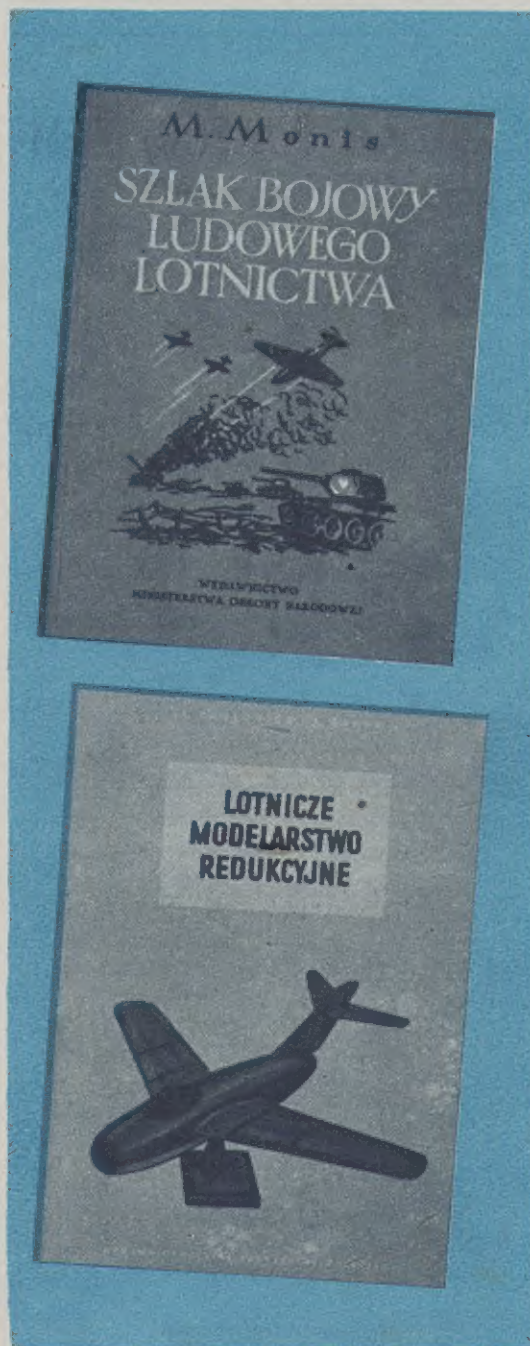
Rozmawiajmy śmiało i oszczędnie o książkach, które nas wspólnie interesują.

Na zakończenie zdradźmy Wam tajemnicę: jakie książki Wydawnictwo MON szykuje dla Was w najbliższej przyszłości i jakie ma dalsze plany. I na ten temat oczekujemy Waszych wypowiedzi.

W zestawieniu z dawnymi planami nowością jest wprowadzenie większej niż dotychczas ilości książek opisujących przygody lotnicze. Adam Zientek przedstawi swoje wspomnienia w książce „Wielka Przygoda”, która już w kwietniu odana została do produkcji. Kazimierz Zalewski opowie o życiu w oficerskiej szkole lotniczej. Tytuł? — „Eskadra Żółtodziobów”. Florian Kortus, Andrzej Ablamowicz i inni autorzy opracują już opowiadania o swoich przygodach lotniczych. Niektóre fragmenty pracy Kortusa miałyby być możne przeczytać na łamach „Skrzydlatej”. Kolektyw autorów spadochroniarzy zamierza opowiedzieć czytelnikom o swoich najciekawszych przygodach i przeżyciach. Na te dwie ostatnie książki musimy jednak poczekać. Ukażą się one nie prędzej niż w końcu tego lub na początku przyszłego roku.

Czy to już wszystko? Bynajmniej. Modelarze — konstruktorzy, uczestnicy kursów szkoleniowych otrzymają swoją literaturę. Będą to: „Modeli na uwięzi” — Schiera, „Polskie konstrukcje lotnicze” — Szajewskiego, „Projektowanie modeli bezogonowców” — Kutarby, praca zbiorowa: „Plany modeli latających”. O tym „Jak powstaje samolot” — opowie Kowalski, dla tych którzy mają jeszcze mało wiadomości o lotnictwie E. Banaszczyk napisze popularną pozycję „Młodzież o lotnictwie”. Bez wątpienia też wielu czytelników zainteresuje książka radzieckiego mistrza spadochronowego Pawła Storczenki — „Z dużych wysokości”, o której z pewnością czytaliście już w „Skrzydlatej”. O stosunkowo mało jeszcze znanych w Polsce śmigłowcach dowiedzieć się będzie można z pracy Barszczewskiego: „Śmigłowiec w locie”.

Czy w tym pobieżnie rzuconym planie uwzględniłyśmy wszystkie życzenia Czytelników? Z pewnością nie. Być może pominęliśmy wiele bardzo istotnych i poważnych. Napiszcie nam — jakie.



LAT TEMU DZIESIĘĆ

Napisał: ADAM ZIENTEK

Ilustrował: JANUSZ ROCKI

Jak bajka brzmiała ta opowieść o Stanieczku, lecz stojąca w hangarze „Salamandra” była namacalnym dowodem jej prawdziwości. Wyczyszczona, lśniąca pomarańczowym lakierem, wcale nie sprawiała wrażenia siedmioletniej starszki. Nie stała tutaj na próżno: Kępka nie tracił żadnej sposobności, by ją „przewietrzyć”.

— Ot, i dziś można by spróbować — powiedział do mnie, wsłuchując się w szum lasu, dolatujący z zewnątrz. Wyszliśmy z hangaru. Istotnie, wiatr był dobry. Prosto z północy — najlepszy kierunek. Murowany „żagiel”.

Potem stało się ze mną coś dziwnego. Całe umiłowanie latania, kilkuletnia tęsknota za nim złożyła się na to, że straciłem na chwilę poczucie rzeczywistości. Jak gdyby wyszedł ze mnie inny człowiek i rzekł do Kępki:

— Puść mnie — czekałem na to tyle lat — należy mi się!... Powiedz — puścisz?

Zbocze, nie dłuższe od 200 metrów, zaginało się tutaj niby łuk amfiteatru. Wklęsłość kierowała nawet dość znaczne odchyłki wiatru w środek, gdzie wytwarzała się najlepsza struga nośna. Cała sztuka żaglowania polegała na ciasnym „ósemkowaniu”, które utrzymywało szybowiec w obrębie wznoszenia.

Kilka pierwszych ósemek wykonałem trochę niepewnie, lecz wspaniała zwrotność „Salamandry” wkrótce mnie ośmieliła. W miarę, jak coraz lepiej „zawiazywałem” nowe zakręty, wznosiłem się coraz wyżej. Monotonny śpiew linek szybowca tworzył wraz z szumem skrzydeł osobliwą, upajającą melodię.

W połączeniu z płynnością zakrętów oraz wyczuciem powietrznych zawirów i sterowności szybowca, melodia ta składała się na wyęsknioną rozkosz lotu, w której odnajdywałem nagrodę za lata wytrwania. Pomyślałem o Kęp-



Zdumiałem się sam niemiernie od niego, słysząc te słowa, swoje własne, a tak obce, przeczące zdrowemu rozsądkowi. Czyż nie wiedzieliśmy obaj jednakowo, że po zwyczajnej, kilkumiesięcznej przerwie zimowej obowiązywały zawsze ostrożne loty sprawdzające i to w spokojnych warunkach? A tu po sześciu latach — od razu na żagiel?

Nie dziwiło mnie jego milczenie.

— „Odmówi — zastanawia się tylko, jak mi to powiedzieć” — pomyślałem.

Lecz on popatrzył na chwiejące się na szczycie drzewa, przeniósł wzrok na mnie, wreszcie na „Salamandrę”. Patrzył na nią długo. Jedna, jedyna uniknęła zagłady z rąk zaborcy. Dbał o nią jak o skarb, w przekonaniu, że będzie wkrótce potrzebna nie jemu — Kępce, lecz tym młodym, co przyjdą.

Teraz miał ją zaryzykować...

Nareszcie spojrział na mnie i rzekł krótko:

— Polecisz!

To, co nastąpiło potem, było jak sen. Wyszedłem ze startu lewym zakrętem, lekko podciągniętym, by zmieścić się jak najbliżej zbocza i przemknąć tuż obok krawędzi wysokich świerków. Tak robiłem tutaj niegdyś na „Czajce” i zwykle zarabiałem na tym kilka metrów wysokości.

O powodzeniu lotu często decydował drugi zakręt. Jeżeli wykonało się go dość ciasno i właśnie tam, gdzie strugi wiatru uginały się na ścianie lasu, wychodziło się od razu na bezpieczną wysokość. Pamiętałem o tym i włożyłem w ten manewr całe — jakże odległe — wspomnienia sztuki pilotażu. „Salamandra” słuchała bajecznie. Kiedy odwróciłem ją przodem w kierunku startu, zauważyłem, że szczyt zapadł się w głąb. Zarobiłem jakieś dwadzieścia metrów przewyższenia i zyskałem większą swobodę w wykonywaniu dalszych zakrętów.

ce — na pewno jest tam, w grupce ludzi na starcie, sto metrów niżej ode mnie. Chyba cieśzy się niemiernie jak ja, że ryzykowny lot przebiega tak pomyślnie?

Czułem się dobrze i tak pewnie, jakbym wcale nie miał tak dużej przerwy w treningu. Zatoczyłem nawet dwa pełne okrążenia. Zauważyłem jednak, że opadam. Szczyt góry wynurzał się coraz wyżej z głębi. Spojrzałem na krawędź lasu i zrozumiałem przyczynę: wiatr ściął prawie zupełnie. Krótkotrwały podmuch, który pozwolił mi na tak piękną przygodę, miał się widać ku końcowi.

Po zejściu na wysokość szczytu zobaczyłem na starcie wieniec, złożony z ludzi trzymających się za ręce, jak w jakiejś zabawie.

„Dają mi znak do lądowania” — pomyślałem.

Odszedłem nad dolinę, by za chwilę wykonać zakręt i „posadzić” szybowiec pod łagodnym stokiem lądowiska, z lekkim przepadnięciem. Piętnastominutowy lot, który rozpoczął nowy etap w moim życiu, był ukończony...

Wieczorem, przed odjazdem z szybowiska, odwiedziłem starego Stanieczka, by mu wyrazić wdzięczność. Obaj byliśmy wzruszeni i obaj mówiliśmy mało. Kiedy sprowadziłem rozmowę na jego syna, stary ożywił się i wydobył z zanadru list.

— Pisz mój Jasiek, że przyjęli go na ten, hm... rok wstępny — powiedział, szperając w szufladzie za okularami.

A po chwili dodał:

— Przyznali mu też to, hm... stypendium, że niby z dwóch hektarów ciężko wyżyć i jeszcze najstarszemu posyłać. Prawda, że ciężko, ale czy kiedy pytał kto chłopca, czy mu ciężko? Dobrze było dożyć takich czasów!

Uścisnęliśmy sobie ręce...

KONIEC



TADEUSZ MALINOWSKI

Dokłon skrzydłom

Wichrem spieczone oblicza
rozjaśniła mądrość trenić.
Czas startu cisza odlicza
na skrzydłach blaskiem cieni.

W mózgach ofiarność rozpięto:
pieśń lotu w żyłach dzwoni.
Myśl na mapie już wytkniętą
zakreśla otówek w dłoni.

Troska skieruje maszynę —
białą smugą zacznie dmuchać,
spadając w łaknącą ziemię
jak rozpylona otucha.

Radość pukala do drzwi chat,
gdy piloci już w tramwaju
schyleni nad konturem map —
mówili o urodzaju.

I choć w tłumie rojno, gwarno,
któż by z lotniczych oczu zgadł,
że z ich serca małe ziarno
równinny użyźniło szlak.

Anegdoty lotnicze

MYŚLIWIEC

JEDEN z naszych pilotów myśliwskich wybrał się na zabawę taneczną. Chciał mile spędzić wieczór i oderwać się od codziennej służby w powietrzu. Ubrany w nienagannie skrojony garnitur wizytowy usiadł przy jednym ze stolików i pijąc zamówioną lampkę wina zajął się obserwacją. Był zadowolony, lubiał od czasu do czasu takie wypadki „w cywilu”. Mógł wtedy zamyslić się, pomarzyć i po prostu przestać choćby na krótko być myśliwcem.

Orkiestra zagrała tango. Wstał więc i podszedł do młodej kobiety, która siedziała w towarzystwie przy sąsiednim stoliku. Ukłonił się, a ona z czarującym uśmiechem poszła tańczyć razem z nim.

Był zadowolony i co chwilę dostrzegał nowe walory u swojej partnerki: oczy, włosy, usta, lekkość, no i piękny uśmiech. Z początku nie wymienili między sobą żadnego słowa. Dopiero nieco później on zaczął pierwszy:

— Pani świetnie tańczy!

— Doprawdy? — zachnęła się.

— Czy pani mi nie wierzy?

— Ależ tak, wierzę...

— Ale jednak...

— Gdy z panem tańczy to sala wydaje mi się powietrzem.

— Dlaczego?

— Bo pan tak tańczy, jak samolot wyższą akrobację!

MAL

LOT ślizgowy — to przywilej szybowców i rzadko korzystają z niego samoloty. O ile jednak samolot, jak sama nazwa wskazuje, jest „samodzielnym”, jeśli chodzi o możliwość wykonywania tak samego lotu jak i rozpoczynającego go startu, o tyle szybowiec jest w tym zakresie poważnie ograniczony.

„Sam” wystartować nie może i musi korzystać z usług czy to silnego wiatru na zboczu (tzw. start z ręki), startowej liny gumowej w terenie górzystym czy też wyciągarki lub samolotu w terenie płaskim.

Szybownictwo polskie nie wykorzystuje obecnie ani jednego szybowiska górskiego i ograniczając się wyłącznie do terenów płaskich, wykonuje z konieczności wszystkie starty za wyciągarką, bądź też za samolotem.

Tego rodzaju starty wymagają w logicznej konsekwencji nie tylko sprawnej wyciągarki czy samolotu, lecz przede wszystkim zdatnego do lotu szybowca, to znaczy takiego, który między innymi posiada zabudowany sprawnie działający zaczep startowy. Również i samolot holujący musi posiadać zabudowany zaczep holowniczy, działający bez zastrzeżeń.

Wzorem lat ubiegłych również i w tym roku sezon lotniczy rozpoczął się w kwietniu. Do szkół szybowcowych zjechał z całej Polski uczniowie na pierwsze turnusy szkoleniowe. Do Aeroklubów zawitali pierwsi treningowcy. Zwrócić nie można było, bo plany szkolenia i treningu szybowcowego wzrosły w tym roku poważnie.

Tymczasem okazało się, że dzień 1 kwietnia był dla szybownictwa datą niefortunna, wręcz feralna — „Prima Aprilisem” w skutkach katastrofalnym, takim, jakiego jeszcze nie było i miejmy nadzieję więcej nie będzie.

Krótko mówiąc: latania szybowcowego nie ma! Nie ma go w całej Polsce!

Cóż z tego, że minął 1 kwietnia, termin rozpoczęcia realizacji planów szkolenia szybowcowego, że są lotniska, jakże chętni do latania piloci, że są nowe polskie wyciągarki „Zubr”, że hangary nie mogą pomieścić samolotów i szybowców.

Wszystko to na nic!

— Szybowce nie mogą latać, bo brak im zaczepów startowych!

— Samoloty nie mogą holować, bo brak im zaczepów holowniczych!

— Piloci nie mogą latać, bo nie mają na czym! Jakże są przyczyny tej absurdałnej wprost sytuacji?!

Dłaczego wcześniej nie zaradcono złu?

Gdzie są zaczepy startowe i holownicze, skoro nie ma ich na szybowcach i samolotach?!

Historia jest bardzo długa, mocno skomplikowana i na dobrą sprawę do dziś niejasna w szeregu szczegółach.

Już w roku 1953 zaczęto sygnalizować, że używane dotychczas zaczepy szybowcowe wykazują niejednokrotnie dość poważne wady, powodujące np. zakleszczanie się ogniw końcowych lin lub konieczność użycia przy wyciepieniu nadmiernej dużej siły na dźwigni.

Równocześnie wpłynął do Zarządu Głównego LPŻ wniosek racjonalizatorski dotyczący nowego zaczepu, którego schemat działania pozwalał przypuszczać, że zastosowanie tego typu zaczepów zwiększy poważnie bezpieczeństwo lotów szybowcowych.

W tej sytuacji sprawa zaczepów sprowadziła się do dwóch zasadniczych zagadnień:

- 1) sprawdzenia przydatności zaczepu według zgłoszonego wniosku i przy pozytywnym wyniku prób przystąpienia do budowy serii, celem zastąpienia zaczepów dotychczas używanych,
- 2) zbadania zaczepów dotychczas używanych celem ustalenia: ich ewentualnych wad, sposobu usunięcia istniejących usterek konstrukcyjnych czy wykonawczych oraz określenia ich przydatności do dalszej eksploatacji.

Popatrzmy bliżej jak te problemowe i palące zagadnienia rozwiązano:

Wniosek racjonalizatorski doczekał się w końcu nie tylko realizacji w postaci trzech egzemplarzy prototypowych, lecz również na podstawie lotów doświadczalnych — pozytywnej lecz „przezornie” nieostatecznej (tymczasowej) opinii Instytutu Lotnictwa (IL).

Druga w Polsce po Instytucie Lotnictwa placówka naukowo-badawcza, co wynika choćby z jej nazwy: Szybowcowy Zakład Doświadczalny (SZD) w Bielsku, otrzymała jeden prototyp nowego zaczepu, celem wprowadzenia poprawek i uzyskania nowego prototypu, zadowalającego tak użytkownika, jak i Instytut Lotnictwa.

Jaki wynik tych prac?

ad. 1. Optymiści mogliby powiedzieć, że pozytywny, gdyż: po pierwsze: rzeczywiście Instytut Lotnictwa nie ma na razie najmniejszych zastrzeżeń do nowego prototypu, bo... nie otrzymał go do prób! A po drugie: prowadzone przez SZD od ubiegłego roku prace nad nowym zaczepem są na pewno zakończone, skoro już nie się obecnie w tym zakresie nie robi! Ponadto czasokres prac i ciężar gatunkowy placówki gwarantują co najmniej pozytywny, o ile nie rewelacyjny wynik.

W sumie — nowego zaczepu, złego ani dobrego, w dalszym ciągu nie ma.

Podsumowując wyniki prac nad nowym zaczepem z punktu widzenia szybownictwa, należy stwierdzić, że zrobiono mniej niż niewiele!

ad. 2. Instytut Lotnictwa otrzymał już w październiku 1953 roku dotychczas używane zaczepy, dla przeprowadzenia prób laboratoryjnych.

Próby trwały, tymczasem istniejące niewątpliwie wady używanych zaczepów dawały uporczywie znać o sobie.

SZCZYT BIUROKRACJI czy ZŁA WOLA?

Warto przypomnieć chociażby zakwestionowanie przez Państwowy Nadzór Techniczny KCSP, w wyniku niewyczerpania się jednej „Jaskółki” na obozie w Lesznie (maj 1954 r.), wszystkich zaczepów zabudowanych na tej serii szybowców.

Z końcem maja ubiegłego roku ukazuje się tymczasowe orzeczenie Instytutu Lotnictwa w formie wniosków z przeprowadzonych prób, sygnalizując równocześnie wydanie orzeczenia w następnym miesiącu.

Wnioski podają usterki zaczepów zarówno nowoprodukowanych przez Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego (ZSLS), jak i egzemplarzy poniemieckich.

Instytut stwierdza ponadto, że dokumentacja techniczna zaczepów budzi poważne zastrzeżenia, podaje zakres zmian i wymaga indywidualnego przebadania zaczepów na stoisku kontrolnym.

W ślad za wnioskami IL ukazuje się rzeczywiste orzeczenie, które jest powtórzeniem wniosków, uzupełnionym opisem przebiegu prób.

Zaczyna działać KCSP, która wydaje w maju ub. r. okólnik, polecający rzeczoznawcom terenowym dokonanie w określony sposób przeglądu zaczepów zabudowanych na szybowcach i przesłanie wykazu egzemplarzy zakwestionowanych do Zarządu Lotnictwa Cywilnego (ZLC).

Następny okólnik KCSP podaje do wiadomości wnioski IL oraz zobowiązuje producenta — Zarząd Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego (ZZSLS) do natychmiastowej realizacji postulatów Instytutu w porozumieniu z użytkownikiem sprzętu.

Użytkownik (LPŻ) po otrzymaniu w październiku ub. r. z ZLC wykazu niesprawnych zaczepów i uzyskaniu zgody (!) ZZSLS na przeprowadzenie ich legalizacji w SZD Bielsko, spowodował wybudowanie zakwestionowanych zaczepów z szybowców i wysyłkę ich do SZD Bielsko, tym bardziej, że uprzednie uwagi LPŻ, iż bardziej celowe wydaje się raczej przyspieszenie prac nad nowym zaczepem, nie znalazły uznania ani w Zarządzie Zakładów SLS ani w Zarządzie Lotnictwa Cywilnego (na odpowiednich konferencjach).

SZD przeprowadziło legalizację poważnej ilości zaczepów wg wskazań IL, zaopatrzyło je w metryczki i rozesłało do jednostek użytkownika, gdy nagle pękła bomba: Instytut Lotnictwa w pierwszych dniach stycznia br. na

podstawie prób zaczepów produkcji SZD zakwestionował ich przydatność do eksploatacji, dyskwalifikując tym samym zalegalizowane uprzednio przez SZD zaczepy.

Zaczyna się długotrwała „wojna” pomiędzy SZD, ZZSLS i IL, przy czym kłóścią niezgody jest przede wszystkim norma ZLC.

Producent ma obawy czy wymagania IL oparte na normie ZLC, by zaczep wytrzymał obciążenie 800 kg, są całkowicie słuszne wobec tego, że sam Instytut we własnych próbach przeprowadzanych w ub. roku poddawał zaczepy jedynie obciążeniu do 600 kg.

Wojna trwa, a tymczasem w SZD rośnie „góra” zaczepów, wybudowanych z szybowców, przy których nic się nie robi, czekając na wyniki sporów.

„Zalegalizowane” zaczepy zaczynają ponowną wędrówkę do warsztatów.

Sytuacja staje się coraz bardziej gorąca, ze względu na zbliżający się nieuchronnie termin rozpoczęcia sezonu letniego.

Instytut Lotnictwa wydaje w odstępach tygodniowych kilka kolejnych orzeczeń w sprawie zaczepów, Zarząd Główny LPŻ zwołuje narady robocze z ZZSLS i KCSP — ustala się termin zakończenia legalizacji na dzień 20 lutego br.

Mija ustalony termin, zaczynają się kolejne monity ZG LPŻ, a tymczasem Zarząd Zakładów SLS wydaje polecenie przesłania zaczepów z Bielska (SZD) do Zakładów w Poznaniu po to, by po dokonaniu tam poprawek wróciły ponownie do Bielska, gdyż tylko SZD posiada laboratorium wytrzymałościowe i tylko ono może przeprowadzić próby ostateczne.

Abstrahując od tego, że decyzja taka daleka była od chęci wpłynięcia na obniżkę kosztów własnych (nota bene i tak pokrywanych przez użytkownika, chociaż usterki mają charakter wad konstrukcyjnych i wykonawczych), wpłynęła ona decydująco na przedłużenie terminu oddania poprawionych zaczepów.

Szereg zaczepów w drodze do Poznania traci tabliczki, informujące z jakich przyszły jednostek i rodzi się nowy kłopot: komu je odsyłać po legalizacji?

Z początkiem marca br. Instytut Lotnictwa wydaje orzeczenie, w którym zmniejsza swoje dotychczasowe wymagania i dopuszcza do użytkowania zaczepy, nie wykazujące odkształceń trwałych przy obciążeniu siłą 600 kg.

Cóż z tego, skoro nie można już zahamować spowodowanego poprzednimi orzeczeniami splotu takich zaczepów do SZD!

Skuteczność prac przy zaczepach nie wzrasta wiele, pomimo wzmoczonych interwencji ze strony Zarządu Głównego LPŻ jak również samego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, będącego zwierzchnią instancją w stosunku do ZZSLS.

Rzeczywistość nie potwierdza osobistych zapewnień LPŻ ze strony Dyrektora Zarządu ZSLS o codziennej wysyłce do jednostek terenowych partii 35 do 40 zalegalizowanych zaczepów!

Jednostki lotnicze LPŻ są ogłocone z zaczepów!

Sytuacji nie ratuje też decyzja Dyrektora ZLC, polecająca wybranie z zakwestionowanej partii zaczepów najlepszych egzemplarzy i bez przeróbek poddanie ich próbom wytrzymałościowym, celem rozesłania do jednostek tych, które tę próbę przejdą pomyślnie.

Wytworzył się ogólny chaos, w którym nic dziwnego, że pośpiech płała również figle w postaci np. przesłania do Szkoły Szybowcowej Leżbork zaczepów zalegalizowanych, ale bez pierścieni samowyzwalacza, co czyni je automatycznie bezużytecznymi w tej jednostce lub np. przesłania do tejże Szkoły zaczepów ze śrubami bez nakrętek.

Podsumowując wyniki prac nad „starymi” zaczepami z punktu widzenia szybownictwa, należy stwierdzić, że poza przerażającym w ilości zużyciem papierów firmowych i słów, zrobiono podobnie jak przy „nowym” zaczepie mniej niż niewiele i to w czasie wcale nie krótszym.

Sprawa zaczepów szybowcowych wejdzie niewątpliwie do historii, lecz zapisze się niechlubnie w dziejach polskiego szybownictwa.

Najwyższy już czas skończyć z tym bałaganem w sprawie zaczepów. Zainteresowane instytucje winny jak najszybciej znaleźć „wspólny język” i rozwiązać ostatecznie i zdecydowanie tę sprawę. Potrafimy konstruować i produkować doskonałe szybowce czy samoloty odrzutowe, a nie umiemy uporać się z „głupim” zaczepem. Stać nas przecież na to, byśmy mogli dać naszemu szybownictwu pełnowartościowe zaczepy.

ALBERT EINSTEIN

18 kwietnia br. w wieku 76 lat zmarł jeden z największych uczonych naszych czasów — Albert Einstein. Einstein całe swoje długie życie poświęcił pracy naukowej. Mając 25 lat, a więc jako student, w roku 1905 dał podstawy pod całą nowoczesną teorię wszechświata i stał się twórcą współczesnej fizyki. Rozważania teoretyczne doprowadziły go do sformułowania teorii względności, grawitacji, teorii ruchów Browna i efektu fotoelektrycznego — za którą otrzymał nagrodę Nobla. Teorie Einsteina, wyprzedzające znacznie współczesny stan wiedzy ogólnoludzkiej, znalazły potwierdzenie przy wykorzystaniu energii atomowej. Einstein nie był jednak tylko uczonym zamkniętym w swojej pracowni. Pilnie śledził wypadki polityczne i dał się poznać całemu światu jako zdecydowany przeciwnik „zimnej wojny”, prowadzonej przez rząd USA i użycia bomby atomowej. Imię Einsteina jako człowieka, który wiedzę swoją pragnął poświęcić wyłącznie dla dobra ludzkości, który dał światu podstawy do wykorzystania energii atomowej, pozostanie na zawsze w pamięci wszystkich ludzi miłujących pokój.



TECHNIKA SZYBOWCOWA

Radziecki głos w sprawie szkolnego szybowca dwumiejscowego

MISTRZ Sportu M. Pyłajewa i konstruktor M. Kuzakow, zabierając głos w dyskusji na temat „Jakie szybowce są potrzebne organizacji DOSAAF”, wskazują na konieczność opracowania nowego szybowca do podstawowego szkolenia metodą dwusterową. Względnie ekonomiczne przemawiają za tym, by szkolenie odbywało się wyłącznie za wyciągarką. Dlatego konieczne jest, by nowy szybowiec osiągnął w takim starcie wysokość 700–800 m, gdyż tylko tego rodzaju sprzęt może całkowicie uniezależnić szkolenie od startu za samolotem.

Zrealizowanie tak znacznej wysokości startu za wyciągarką jest warunkiem bardzo trudnym. Na przeszkodzie stoi wysoki ciężar startowy współczesnych szybowców dwumiejscowych, który wymaga od wyciągarki rozwijania znacznej mocy, co powoduje komplikacje, zwłaszcza przy długich linkach. Dlatego niezbędne jest radykalne obniżenie ciężaru samego szybowca do granic 140–150 kg i to przy zachowaniu zdolności do podstawowej akrobacji i lotów w chmurach.

Przy obecnym stanie techniki szybowcowej jest to do osiągnięcia jedynie drogą przejścia do konstrukcji metalowych, posiadających po-

nadto szereg innych zalet. Już sam proces fabrykacji szybowca metalowego jest znacznie prostszy od drewnianego, oczywiście pod warunkiem fabrykacji masowej. Obok znacznych korzyści na ciężarze konstrukcja metalowa otwiera perspektywę zastosowania cieńszych profili skrzydeł i usterzeń, dzięki czemu nie trudno będzie uzyskać wymaganą doskonałość 23 do 26, mimo uproszczonych kształtów.

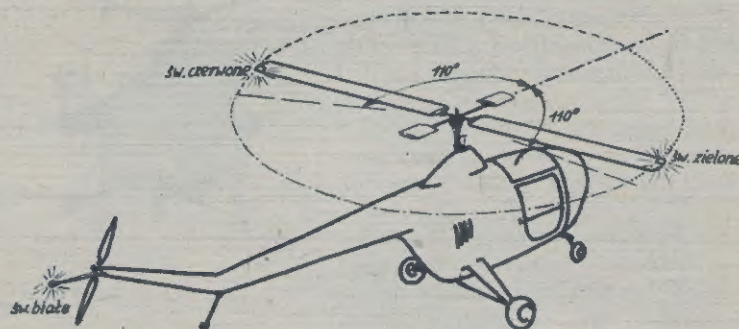
Być może, że szybowiec metalowy okaże się (przynajmniej z początku) droższy od drewnianego. Ewentualna różnica zostanie z pewnością wyrównana przez zwiększoną żywotność takiego sprzętu, gdyż nie ulega wątpliwości, że konstrukcja metalowa służyć będzie znacznie dłużej od drewnianej. Także w zakresie remontów szybowiec metalowy przedstawia się korzystniej, gdyż spawanie i nitowanie wymagają daleko prostszej technologii i przebiegają szybciej niż klejenie drewna.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa załogi w razie wypadku, konstrukcja metalowa jest znacznie korzystniejsza od drewnianej. Wiadomo, że drewniany szkielet kabiny czy nawet skorupa sklejkowa z chwilą uszkodzenia rozpada się na kawałki, które nie tylko nie stanowią żadnej ochrony dla pilota, ale jeszcze grożą mu ciężkimi obrażeniami. Tymczasem szkielet metalowy, nawet częściowo zgnieciony, zachowuje ciągle dużą odporność kształtową i ochrania człowieka. Może to mieć duże znaczenie dla pierwszych lotów samodzielnych.

A. Z.



ŚWIATŁA POZYCYJNE ŚMIGŁOWCÓW



W związku z użytkowaniem śmigłowców nocą wyłonił się problem: jak ma być rozwiązane ich oświetlenie pozycyjne? W pierwszym okresie „tradycyjnym” zwyczajem zastosowano światła samolotowe, przymocowane sztywno na kadłubie, później jednak zostało to poddane krytyce i obecnie prowadzone są próby wprowadzenia w śmigłowcach świateł pozycyjnych, które umożliwiłyby zdecydowane odróżnienie śmigłowców lecących nocą od samolotów. Jedno z proponowanych rozwiązań przedstawia rysunek.

Na końcach łopatek wirnika umieszczone są lampki pozycyjne — jedna czerwona, druga zielona. Na końcu belki ogonowej znajduje się lampka biała. Lampka biała świeci nieprzerwanie, natomiast łopatkowe lampy — zielona i czerwona — świecą światłem przerywanym. Przerwywanie świateł zależne jest od stanu lotu w jakim znajduje się śmigłowiec. Podczas lotu do przodu lampka czerwona zapala się z lewej strony śmigłowca na drodze kątowej 110°, począwszy od czoła tarczy wirnika w kierunku do tyłu. Pozostałe 250° drogi kątowej łopaty wirnika lampka jest zgaszona. Lampka zielona zapala się w czasie drogi kątowej łopaty 110° z prawej strony śmigłowca. Gdy śmigłowiec zawisa nieruchomo w powietrzu albo opada pionowo lub bardzo słabo, wówczas lampka zielona gaśnie, a „mruga” tylko lampka czer-

wona. W czasie pionowego lub bardzo słabego wznoszenia gaśnie lampka czerwona, a zapala się tylko lampka zielona.

Trudności zrealizowania opisanego systemu są dość poważne. Stosunkowo najmniej kłopotów przysparza krótki czas świecenia lampek na łopatkach (wynosi on ok. 0,08 sek przy przerwach długości ok. 0,18), wykluczający użycie zwykłych żarówek, włókna których mają dużą bezwładność cieplną. Inne trudności wynikają z umieszczenia lampek na końcach wirujących łopatek, co wymaga dobudowania do głowicy wirnika specjalnego kolektora ślizgowego dla ich zasilania napięciem elektrycznym, wreszcie mechanizm wyłączający z obwodu elektrycznego lampkę białą lub czerwoną zależnie od stanu lotu musi być sprzężony ze sterownicami, co również nie jest zagadnieniem zbyt prostym.

Na zakończenie warto wspomnieć, iż są śmigłowce, w których opisane światła nie dadzą się zastosować. Będą to śmigłowce z wirnikami napędzanymi silnikami strumieniowymi na końcach łopatek. Silniki te w czasie pracy są rozpalone do czerwoności i sygnalizują aż nazbyt wyraźnie nocny lot śmigłowca. Niemożliwość „zgaszenia” tego „oświetlenia” jest jedną z poważnych wad śmigłowców strumieniowych.

R. W.

Fotel na teleskopach



KAŻDY nowoczesny szybki samolot odrzutowy posiada kabinę pilota wyposażoną w wyrzucany fotel, przy pomocy którego w razie wypadku pilot opuszcza bez trudu uszkodzoną maszynę. Fotel wyrzucany jest z samolotu przeważnie przy pomocy ładunku prochowego. Kierunek wyrzucania fotela nadają specjalne prowadnice.

Poważną wadą dotychczasowych foteli było to, że ze względu na ciasnotę miejsca w kabinie prowadnice były bardzo krótkie. Dzięki temu

fotel wyrzucany być musiał z dużym przyspieszeniem początkowym, a tor jego zakrzywiał się tuż za kabiną. Obecnie opracowany został typ fotela, którego prowadnice w czasie wyrzucania fotela z kabiny wydłużają się teleskopowo w statywach fotograficznych. Już pierwsze przeprowadzone próby wykazały wyższość nowego fotela nad starym, przede wszystkim pod względem „przyjemności” wyrzucania (mniejsze przyspieszenie).

R. W.

ŚMIGŁOWCE W KOMUNIKACJI

WIADOMOSC, podana niedawno przez prasę codzienną, że w ciągu trzech najbliższych lat uruchomiona zostanie w Polsce regularna komunikacja śmigłowcowa, wzbudziła uzasadnione zaciekawienie wśród miłośników lotnictwa. Wiadomość ta stanowi bowiem dowód, iż prace nad unowocześnieniem komunikacji lotniczej w naszym kraju trwają nieprzerwanie i że od wprowadzenia do eksploatacji w Polsce jednej z najciekawszych zdobyczy techniki lotniczej ostatnich lat — śmigłowców — dzieli nas już czas bardzo krótki.

Na łamach „Skrzydlatej Polski” podkreśliśmy przed szeregiem miesięcy znaczenie śmigłowców dla rolnictwa. Obecnie zapoznać chcemy Czytelników ze śmigłowcami jako sprzętem komunikacyjnym. Wprawdzie regularna komunikacja śmigłowcowa zorganizowana jest dotychczas w kilku załedwie krajach (i to w dość skromnych granicach), to jednak zebrane już zostały pewne doświadczenia, pozwalające ocenić wartość i znaczenie komunikacji na śmigłowcach w przyszłości.

W pierwszym rzędzie należy zadać sobie pytanie, gdzie i kiedy śmigłowce komunikacyjne znajdują zastosowanie, w jakich okolicznościach stanowić one będą istotną konkurencję dla samolotów komunikacyjnych, a w jakich dla tych samolotów uzupełnieniem. Aby odpowiedzieć na to pytanie, zdać sobie musimy najpierw sprawę z wad, jakimi jest dotychczas obciążona komunikacja samolotowa. Pierwszą taką wadą jest położenie lotnisk komunikacyjnych — zwykle kilka kilometrów za miastami, co łączy się z koniecznością dowieżenia pasażerów ze środowiska na lotnisko autobusami. Czas jaki ten przejazd pochłania jest nieraz dłuższy od czasu samego lotu. Wie o tym każdy, kto korzystał np. z usług „Lotu” na trasie Warszawa — Łódź i spędził w samolocie 40 minut, a w autobusach i w poczekalniach — blisko godzinę. Drugą wadą jest to, że linie lotnicze mogą łączyć tylko te miasta, w których znajdują się odpowiednie lotniska. Trzecią i ostatnią wadą komunikacji samolotowej, którą tu wymieniamy, jest to, że utrzymywanie ona niechętnie połączenia na liniach „peryferyjnych”, gdzie duże stosunkowo samoloty komunikacyjne nie są zapelnione pasażerami do pełnego zakresu możliwości.

Czy wady te usunie z komunikacji lotniczej wprowadzenie do niej śmigłowców? Tak. Śmigłowce bowiem startujące z portów śmigłowcowych położonych w centrum wielkich miast, skrócą do minimum „czas jałowy” jaki dotychczas pasażer traci na czekanie i dojazdy autobusowe. Śmigłowce będą mogły połączyć nie tylko wielkie miasta,



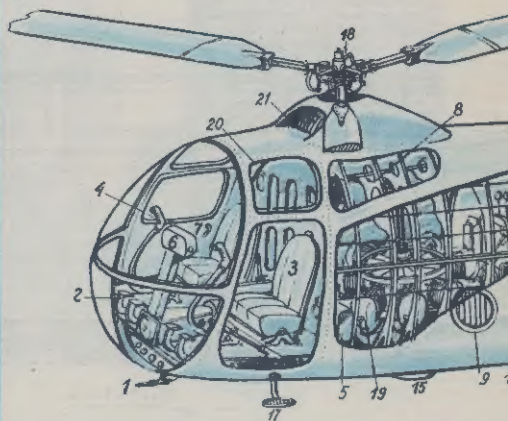
Radziecki śmigłowiec konstrukcji inż. Mila.

ale i mniejsze, w których nie ma dotychczas lotnisk oraz ośrodki przemysłowe często leżące poza miastami (np. Nowa Huta). Śmigłowce staną się w pełnym tego słowa znaczeniu „taksówkami powietrznymi”, łądującymi i startującymi na żądanie z każdego niemal miejsca.

Mówiąc o wadach komunikacji samolotowej, które usunie wprowadzenie śmigłowców, nie można jednak przemleć wad, jakimi obciążone są same śmigłowce. Wad tych często nie dostrzega obserwator zewnętrzny, zachwycony zdolnością śmigłowca do wykonywania pionowych startów i lądowań oraz zawieszania w powietrzu, ale które jak dotychczas w poważnym stopniu ograniczały szerszą rozbudowę komunikacji śmigłowcowej. A więc „ciemną stroną” śmigłowców jest ich powolność w locie do przodu (ok. 150 km/h), skomplikowana konstrukcja, hałas i wysokie koszty eksploatacji, związane z niekorzystnym stosunkiem mocy silników do ilości przewożonych pasażerów. Z wszystkimi tymi wadami trwa uporczywa walka konstruktorów lotniczych.

Ocenia się, że w wyniku postępu technicznego za lat około 5—6 śmigłowce staną się środkiem komunikacyjnym tak opłacalnym, że będą mogły skutecznie konkurować z samolotami na regularnych liniach. Do tego czasu będą one jednak tylko „pomocnikiem” samolotu, przewożącym pasażerów z lotniska do miasta.

Przejdźmy śmigłowca do funkcji „autobusu” do funkcji samodzielnej — środka komunikacji międzymiastowej odbędzie się etapami. Pierwszym etapem będzie eksploatacja małych jednosilnikowych śmigłowców na trasach lotnisko — miasto oraz eksploatacja pocztowa i taksówkowa takich samych śmigłowców. W drugim etapie, przejściowym, wejdą do eksploatacji na krótkich liniach międzymiastowych wielosilnikowe śmigłowce średniej wielkości (na 10—12 pasażerów),



a dopiero w trzecim etapie śmigłowce ołbrzymie, zabierające około 40 pasażerów i zdolne do lotu z prędkością ok. 240 km/h. Te ostatnie obsługiwać będą mogły linie nawet kilkusetkilometrowej długości.

Sprecyzowane w 1954 r. przez jednego z najwybitniejszych ekspertów komunikacji śmigłowcowej wymagania techniczne wobec śmigłowca pasażerskiego, zdolnego do skutecznego konkurowania z samolotami klasy „Li-2”, wyrażają się w następujących punktach:

- 1) konstrukcja co najmniej 2-silnikowa,
- 2) możliwość zabierania 30 pasażerów przy zasięgu min. 180 km,
- 3) zapas paliwa wystarczający na przelot 360 km, to znaczy na lot do punktu docelowego odległego o 180 km i powrót bez napełniania,
- 4) dodatkowy zapas paliwa na rezerwowy 1 godzinny lot,
- 5) prędkość podróżna 220 km/h na wysokości 600 m,
- 6) prędkość wznoszenia pionowego min. 3 m/sek.

7) prędkość podróżna na 1 silniku min. 180 km/h,

8) prędkość wznoszenia dynamicznego na 1 silniku min. 2 m/sek,

9) możliwość startów i lądowań w kole o średnicy 120 m, otoczonym przeszkodami,

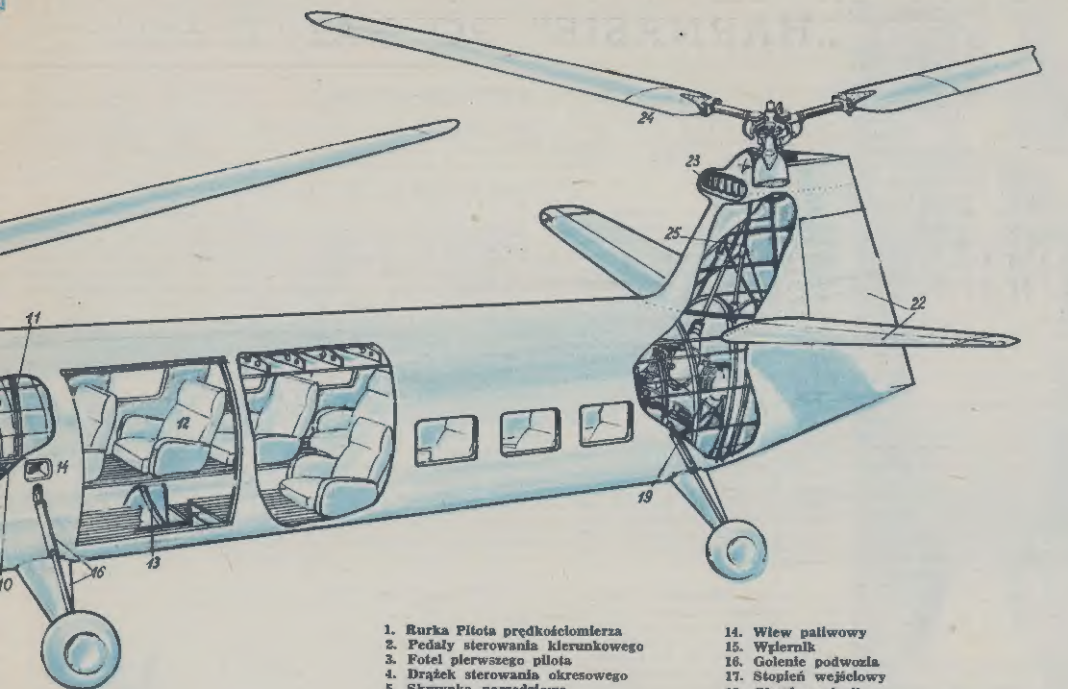
10) możliwość lądowania autotracyjnego w kole o średnicy 130 m, otoczonym przeszkodami

11) prostota konstrukcji, łatwa obsługa, stateczność, taniość eksploatacji,

12) wygoda pasażerów, klimatyzacja kabiny, izolacja akustyczna,

13) zdolność do lotu bez widoczności ziemi.

Dotychczasowy rozwój konstrukcji śmigłowcowych daje już w pewnym stopniu podstawę do zorientowania, się, jak będą wyglądać przyszłe wielkie śmigłowce pasażerskie. Będą to więc najprawdopodobniej śmigłowce układu podobnego jak pokazany na fotografii angielski śmigłowiec „Bristol 173”. Dwusilnikowy, z dwoma wirnikami umieszczonymi jeden za drugim, śmigłowiec tego układu zapewnione będzie miał najlepsze



1. Burka pilota prędkościomierza
2. Pedaly sterowania kierunkowego
3. Fotel pierwszego pilota
4. Dźwignia sterowania okresowego
5. Skrzynka narzędziowa
6. Tablica przyrządów pokładowych
7. Drzwiczki kabiny
8. Komora silnikowa
9. Chwyt powietrza chłodnicy oleju
10. Zbiornik oleju
11. Zbiornik paliwa
12. Fotel pasażerski
13. Wrga kadłuba

14. Wlew paliwowy
15. Wylotnik
16. Golenie podwozia
17. Stopień wejściowy
18. Głowica wirnika
19. Silniki napędowe z wiatrakami chłodzącymi
20. Słana ogniowa
21. Chwyt powietrza chłodzącego silnik przedni
22. Usterzenie
23. Chwyt powietrza chłodzącego silnik tylny
24. Łopaty wirnika
25. Wałek łączący silnik z przekładnią wirnika

wykorzystanie kadłuba na kabine pasażerską. Długi kadłub, podobny nieco do kadłuba nowoczesnych samolotów pasażerskich, zapewni również pasażerom dużą wygodę i doskonałą widoczność.

Gdy mowa o zwalczaniu poważnej wady użytkowej dzisiejszych śmigłowców, mianowicie niskiej prędkości przelotowej, to tu konstruktorzy przewidują osiągnięcie pozytywnych rezultatów przez dodanie śmigłowcom niewielkich sztywnych płatów nośnych i przez zaopatrzenie ich w śmigła ciągnące (lub ciągnące silniki turbodrzutowe). Wprawdzie śmigłowce przestaną być wtedy „czystymi” śmigłowcami, a staną się (w razie otrzymania śmigła ciągnącego) tzw. żyrodynamy, ale ostatecznie nie idzie o nazwę lecz o osiągnięcie pożądanego rezultatu.

O tym, dlaczego dodanie śmigła ciągnącego lub sztywnych płatów nośnych albo obu tych rzeczy razem, poprawia prędkość lotu śmigłowców — postaramy się wyjaśnić w osobnym artykule.



Tekst: inż. ANDRZEJ TRZCIŃSKI

Zdjęcia: STANISŁAW JASKO

„HARNASIE” PO RAZ TRZECI

(Notatki zawodnika)

Tyńca i z powrotem. Dzięki wyso-
kiej wytrzymałości szkieletów mo-
deli i modelarzy — próbę tę prze-
szliśmy zwycięsko.

Teren Zawodów — pierwsza kla-
sa! Zbocza na wszystkie kierunki wia-
trów (oczywiście z wyjątkiem tego
jednego kierunku, z którego wiatr
złośliwie dmuchał przez cały czas
Zawodów). Stoki wolne na ogół od
przeszkód, widoczność dobra, oko-
lica piękna. Modra Wisła wijąca się
u stóp wzgórz, mury średniowiecz-
nego opactwa tymieckiego i zamglo-
na sylwetka Krakowa na horyzon-
cie — wszystko to stwarzało ro-
mantyczną oprawę terenu.

Pogoda panowała jak na zamó-
wienie. Skończyło się przeddzień
Zawodów, a zaczęło na nowo w go-
dzinę po ich zakończeniu. Przy-
jemny wietrzyk wahał się w gra-
nicach 3–10 m/sek. 10 m/sek nie
mogło być w żadnym wypadku prze-
kroczone, gdyż na tej wartości koń-
czyła się skala imponującego wia-
tromierza ustawionego na starcie.

Zeszlazłocenne połączenie modelar-
stwa lotniczego ze skutecznym do-
tarło widać do świadomości niekto-
rych modeli, które z wdziękiem wo-
dowały na falach Wisły. Czatuja-
jąc w pobliżu kajak natychmiast ruszał
na półw niefortunnych „wodnoszy-
bowców”.

Wśród ekip zwracała uwagę pię-
na prezencja drużyny Opola (jed-
nolite dresy, jednakowe, starannie
wykonane rasowe „zbozówki”). Pod
względem zdyscyplinowania oczy-
wiście prym trzymało wojsko —
ekipa WAT. Ogólnie jednak wszyst-
kie drużyny wykazały bardzo dobrą
postawę, karność, należyte przygo-
towanie i sportowe zacięcie.

Komisja Zawodów przeszła dobrą
zaprawę lekkoatletyczną. Gdy mo-
del zniknął z pola widzenia kryjąc
się za wzgórzami — co zwinniejsi
członkowie komisji ruszali galopem

wzdłuż szczytu, aby go nie stracić
z oczu.

Omówieniu modeli biorących
udział w Zawodach oraz doświad-
czeniu technicznym, jakich Zawo-
dy dostarczają, należałoby poświę-
cić obszerniejsze studium. Na pod-
stawie ogólnych wrażeń można są-
dzić, że specjalne „zbozowe” kształ-
ty nie wykazały żadnych widocznych
zalet w porównaniu z modelami o
proporcjach „termicznych”, posia-
dającymi tylko wyższe obciążenie
powierzchni nośnej. Ważnym urzą-
dzeniem dla zbozówek okazała się
łatwo dostępna komora balastowa
w środku ciężkości modelu, pozwa-
lająca na szybkie regulowanie ob-
ciążenia bezpośrednio przed star-
tem, w zależności od prędkości
chwilowej wiatru.

Zdały egzamin jedynie modele
o bardzo wytrzymałej konstrukcji,

a to ze względu na częste lądowa-
nia z silnym tylnym wiatrem
w trudnym terenie. Jeżeli chodzi
o wielkość, to najwygodniejszy jest
chyba rozmiar modeli klasy A-2,
pozwalający na łatwy transport
i manewrowanie modelem na star-
cie oraz stosunkowo szybką napra-
wę uszkodzeń. W szeregu modeli
można było zaobserwować niepo-
trzebnie skomplikowaną konstruk-
cję kadłubów, nie dającą żadnych
korzyści poza wyglądem zewnętr-
nym. Nie zawsze też szczęśliwie roz-
wiązywano węzeł: skrzydło — ka-
dłub, który przy silnym i porywis-
tym wietrze na starcie zbozowym
musi zapewniać bardzo sztywne po-
łączenie obu elementów przy rów-
noczesnej elastyczności połączenia
w wypadku uderzenia przy lądowa-
niu.

Wykonanie modeli stało na
średnim poziomie. Jedyne w
sporadycznych wypadkach obserwo-



KRAKOWSKI Zarząd LPZ jeszcze
raz potwierdził swą markę do-
brego organizatora zawodów mode-
larskich. Mimo trudnych warunków
związanych z odległością terenu za-
wodów od „bazy” w Krakowie —
wszystko odbywało się sprawnie.

Postawcie się, Czytelnicy, w po-
łożeniu śledzcia w beczce, wzię-
tego codziennie 2 godziny drabinia-
stym wozem po „kociach łbach”, a
będziecie mieli niki wyobrażenie
o najtrudniejszej konkurencji Zawo-
dów — dojazdach z Krakowa do



Starty rozpoczęte! Anatol Drozda wy-
puszcza swój model, którym uzyskał
V miejsce indywidualnie, a cenne punk-
ty i zwycięstwo dla ekipy warszawskiej



45 zawodników z 15 województw sta-
nęło na starcie zawodów modeli sz-
bowców zbozowych. Wśród zawodni-
ków duży procent stanowili młodociani.



Osobną grupę na zawodach tworzyli zawodnicy z WAT-Warszawa w składzie:
ppor. Gałązka (kierownik), kpt. Sosiński, chor. Kotarski i Maciejewski.
Zespołowo WAT zajęł VIII miejsce.



Ekipa Krakowa, która zajęła zespołowo II miejsce. Od lewej: Władysław
Cwiżewicz, Janusz Kusziak i Zenon Lebiędzki. Lebiędzki indywidualnie
zdołał I miejsce.

waliśmy modele o naprawdę wysokiej klasie wykonania, jak też i takie, które ze względu na rażące niechlujstwo wykonania nie powinny się znaleźć na zawodach międzywojewódzkich. Sądę, że do Za-



Inż. Andrzej Trzcinski — Wrocław (autor niniejszego artykułu), który zajął indywidualnie III miejsce — odbiera nagrodę z rąk sekretarza ZW LPZ tow. Ratyńskiego.

wodów Ogólnopolskich powinniśmy stanąć z modelami, których wykonanie będzie lepiej świadczyć o naszej kulturze technicznej.

*

Warunki lotne, mniej więcej jednolite przez cały czas zawodów, można scharakteryzować jako zboczowo-termiczne. Większość modeli, która osiągnęła lepsze czasy, nabierała niewielkiej wysokości ponad start w krótkotrwałym zaglu zboczowym, aby następnie dostać się pod wpływem prądów termicznych występujących nad terenem płaskim. Wpływ termiki był szczególnie zaznaczony w drugiej kolejce lotów — dnia 23.IV., natomiast trzecia kolejka dnia 24.IV. przebiegała raczej pod znakiem lotów czysto zboczowych.

Podziwiać należy wnikliwe podejście psychologiczne organizatorów imprezy, którzy jako nagrody przeznaczili dla zwycięzców damskie teczki-torebki. Po wręczeniu mej piękniejszej połowie przywiezionego z zawodów trofeum uzyskałem wreszcie prawo spokojnego zaśmiecania mieszkania opilkami, a nawet zapuszczania silniczka o dowolnej porze dnia i nocy!

*

Jednym słowem — zawody „na medal”. „Jaka szkoda, że państwo tego nie widzieli!” — wołam stylem sprawozdawcy radiowego pod adresem ZG LPZ, którego przedstawiciela nie mogliśmy dojrzeć na za-

wodach, bądź co bądź międzywojewódzkich. Napisałbym też coś pod adresem „Skrzydlatej”, która nie przysłała fachowca dla opracowania oceny technicznej Zawodów, ale boję się, że mi nie wydrukujecie tych notatek.



Grupa zawodników z Bydgoszczy w składzie: A. Woźniak, H. Mroczek i St. Siarko, która zajęła zespołowo ostatnie XV miejsce. Sądzić trzeba, że na przyszły rok pójdzie lepiej.

(Dokończenie z nr. 19)

Wyłączniki modeli silnikowych

— Zmiana mechanizmu blokującego. Aby uniemożliwić przedwczesny ruch mechanizmu, który może być spowodowany obrotem się dźwigni blokującej (w samowyzwalaczach jest ona przycięta śrubką do obudowy) na skutek drgań od silnika, stosujemy dźwignię obciążoną sprężynką. Sprężynka ustawia dźwignię w dwu krańcowych położeniach. Obrót dźwigni winien być większy od 90°, aby łatwo odróżnić położenie zablokowane od położenia pracy.

Zastosowanie mechanizmu zegarka kieszonkowego do budowy wyłącznika. Ponieważ samowyzwalacze fotograficzne są dość drogie i ponadto trudne do zdobycia, podajemy opis wykorzystania mechanizmu zegarka do budowy wyłącznika. Wyłącznik taki był zabudowany w jednym z modeli i w przeciągu około 50 lotów zdał bardzo dobrze egzamin.

Zegarkiem najlepiej nadającym się do przeróbki jest zegarek kieszonkowy marki „Thiel”, który jest stosunkowo łatwo dostępny, prosty w konstrukcji, nieczuły za zanieczyszczenia i odporny na wstrząsy.

Użyty zegarek może nie mieć najważniejszych części tj. balansu i kotwicy wychwyty.

Po wyjęciu zegarka z koperty wykręcamy balans, kotwicę i zdejmujemy tarczę zegarka. Z kolei wykonujemy krzywkę z blachy mosiężnej grubości 0,5 mm. Średnica krzywki wynosi około 15 mm. Na 2/3 obwodu ma ona kształt kołowy, następnie wzdłuż promienia uskok 4 mm i na reszcie obwodu wznios po prostej lub spirali do obwodu kołowego. Wykonaną krzywkę osadzamy lutując ją na kółku godzinowym, tak, aby zachować między kółkiem a krzywką odstęp 1 mm. Oś kółka godzinowego lutujemy do kółka minutowego na stałe (w zegarku jest ona osadzona tarcziowo). Wycinamy teraz z blachy mosiężnej dźwignię o długości około 70 mm. Jeden koniec zakańczamy ślizgiem, drugi otworem na linkę uruchamiającą zawór. Wiercimy także dwa otwory na czop i sprężynkę. Czop wykonu-

jemy ze śrubki o płaskiej główce, nakładając nań tulejkę dopasowaną do otworu w dźwigni. Tulejka musi być wyższa od grubości dźwigni, aby umożliwić jej obrót po dokręceniu śrubki. Śrubkę wkręca się w wywiercony w odpowiedniej odległości od krzywki otwór. Ślizg dźwigni przyciskany jest do krzywki sprężynką. Dźwignię wyginamy na drugą stronę mechanizmu.

Działanie wyłącznika jest następujące: Nakręcając sprężynkę wprawiamy w ruch cały mechanizm, kółko godzinowe wraz z krzywką obraca się. Gdy dźwignia ślizga się po kole — kółko pozostaje nieruchome, gdy dojdzie do uskoku — pod wpływem sprężyny wróci się i uruchomi zawór. Dalszy obrót krzywki cofa dźwignię z powrotem. Czas pracy, który nas istotnie interesuje tj. gdy dźwignia jest nieruchoma, zależy od sztywności sprężyny naciągowej, sztywności sprężyny dociskającej ślizg oraz długości huku części kołowej krzywki. Gdyby czas ten okazał się zbyt krótki, należy do ostat-

niego kółka dolutować wiatraczek, który oprócz hamowania zwiększa dokładność wyłącznika. Nie zaleca się stosować słabych sprężyn naciągowych, ponieważ mechanizm staje się czuły na zanieczyszczenia i mniej dokładny. Do zatrzymywania wyłącznika służy dźwignia hamująca ostatnie kółko. Gdy wyłącznik działa bez zacięć, wierzch zakrywamy wyciętą blaszką lub starą tarczą zegarową, a na płaszczyźnie kółka z krzywką lutujemy wskazówkę. Wyłącznik cechujemy przy pomocy sekundomierza, zaznaczając kreski farbą lub tuszem. Oś główki do nakręcenia można przedłużyć kawałkiem przyłutowanej rurki mosiężnej lub wypiliować z drutu dłuższą.

Mechanizm przymocowany jest do obudowy 3-ma szpilekami. Użytkowanie wyłącznika jest proste. Po nakręceniu sprężyny zwalniamy blokadę i naprowadzamy wskazówkę na kreskę. Następnie nakręcamy sprężynę do oporu. Ciężar wyłącznika z obudową 35 G. Skok dźwigni 5 mm, siła 80 G. Wymiary — średnica

mechanizmu 45 mm, z obudową 50 x 50 x 15 mm.

Zabudowa wyłączników zegarkowych: Dla zmniejszenia wpływu przyspieszeń należy wyłączniki umieszczać blisko środka ciężkości. Wylot z silnika winien być umieszczony po przeciwnej stronie kadłuba niż wyłącznik (przy silniku leżącym). Wyłącznik musi być łatwo wyjmowany dla kontroli i ewentualnej naprawy — może być przymocowany śrubkami. Zawór paliwowy można połączyć z wyłącznikiem linką nylonową.

Zasady obsługi:

- Gdy wyłącznik nie jest używany, wszystkie sprężyny winny być zluźnione.
- Dla ochrony przed kurzem owijać kadłub kawałkiem płótna w miejscu, gdzie jest wyłącznik.
- W razie zabrudzenia mechanizm przemyć w benzynie lub płynie „tri” i wysuszyć.
- Sprawdzenie wyłącznika przeprowadzać przy silniku pracującym.

JULIAN FAŁECKI



Widok wyłącznika od tyłu. Widoczne sprężynki dźwigni blokującej i dźwigni uruchamiającej oraz obie dźwignie. Widać też linkę napędową.



Wyłącznik w obudowie ze skleju



S. Bagiński.

PIERWSZY raz zobaczyłem skoki spadochronowe w 1945 r. na jednym z lotnisk uralskich. Z zielonego lotniska wzleciał samolot „Po-2”. Gdy nabrał wysokości, oderwał się od niego mały punkt — skoczek spadochronowy. Przez kilka sekund spadał gwałtownie na dół. Nagle wykwił nad nim biały obłoczek, który szybko przybrał kształt prawidłowo wypełnionej czaszy spadochronowej. Spadochroniarz rozpoczął powolne opadanie i następnie wylądował.

Od tej chwili zapaliłem się do lotnictwa i spadochroniarstwa. Szkolenie w skokach rozpocząłem dopiero po trzech latach. Wykonałem sporo skoków ćwiczebnych, pokazowych, próbnych i innych. Nauczyłem się sterować spadochronem i prowadzić ciało w czasie spadania, jak również prawidłowo obliczać każdy skok. Oprócz szkolenia w aeroklubie wiele doświadczenia zdobyłem podczas

Zawodów Wszechzwiązkowych, a zwłaszcza w 1952 r., na których udało mi się pobić wszechzwiązkowy rekord w skoku na celność lądowania z wysokości 1000 m wynikiem 8,37 m od środka koła.

Podczas wykonywania skoków zawsze pamiętam o tym, że patrzę na mnie wielu skoczków. Dlatego też w każdy skok wkładam maksimum wysiłku, umiejętności i znajomości techniki wykonania. Uśmiałem w ten sposób przekazać młodszemu skoczkowi całe dotychczasowe doświadczenie. W 1954 r. skoczkom naszego aeroklubu zezwolono na próbę bicia rekordów. Do przygotowań zabraliśmy się z zapalem. Rozpoczął się intensywny trening skoków dziennych pojedynczych na celność lądowania z wysokości 1500 m. Razem ze mną trenowali koledzy: J. Pechlin i J. Sikorski. Po długim treningu nadszedł wreszcie dzień, gdy na lotnisko przyjechała komisja sportowa.

Po południu, przy pięknej pogodzie i lekkim wietrze przy ziemi 1—2 m/sec, komisja zapłombowała przyrządy na samolocie „Po-2”. Na podstawie komunikatu meteorologicznego obliczam skok, oznaczam na ziemi punkt wyskoczenia i omawiam z pilotem cały lot. Następnie jeszcze raz dokładnie oglądam spadochron, zakładam go i siadam do samolotu, zaczepiając linę do przymusowego otwarcia. Po chwili jesteśmy w powietrzu. Pilotem jest sędzia II klasy M. Wołochowicz.

W powietrzu zaczynam odczuwać dziwne zdenerwowanie. Nie, to nie denerwuje mnie oczekiwany skok. Przecież już tyle razy skakałem. Denerwuje mnie niepewność czy uda mi się pobić rekord. Jednak ambicja zawodnika-sportowca każe mi zebrać całą wolę i wysiłek, aby wynik był jak najlepszy. Na wysokości 1590 m wchodzimy na kurs. Sprawdzam go i umówionym znakiem proszę pilota o zmniejszenie obrotów tak, aby pozostała prędkość lotu nie była mniejsza jak 100 km/godz. Wreszcie wyskakuję nad wyznaczonym z góry punktem orientacyjnym. Następnie szarpnięcie i otwarcie spadochronu. Szybko oceniam znoszenie i rozpoczynam sterowanie. Koło znajduje się w przodzie. Widzę, że wolno, ale stale znosi mnie w prawo. Biorę dwie lewe szelki upręży, tak, by

palce znalazły się między linkami w pobliżu uszek D i mocno je pociągam w dół. Czasza przemieszcza się w lewo i równocześnie zaczyna się obracać. Teraz bez przerwy manewruję szelkami, tak, aby znosiło mnie w lewo.

Od wysokości około 600 m upewniam się, że znosi mnie prosto na krąg. Gdy do ziemi pozostaje jeszcze około 400 m, znoszenie prawie zanika i widzę koło przed sobą. Pociągam przednie szelki i zaczynam opadać w kierunku środka kręgu. Równocześnie czasza spadochronu obraca się powoli dokoła swojej osi. Na wysokości 120—100 m środek koła pojawia się z mojej prawej strony. Obserwuję chorągiewkę oznaczającą cel i według niej oceniam kierunek znoszenia przy ziemi. Szybko rozpoczynam hamowanie znoszenia i czasza rozpoczyna powolny ruch pod wiatr. Na wysokości 10 m środek kręgu znajduje się prawie podo mną. Ostatni raz pociągam za przednie szelki, nogi razem i... stoję na ziemi. Sędziowie mierzą odległość: 2,58 m od środka koła! Wynik dobry, ale jeszcze nie koniec próby. Zgodnie z regulaminem FAI, należy wykonać jeszcze jeden skok. Szybko zdejmuję spadochron, nakładam drugi, wsiedlam ponownie do samolotu, który podkolewał w międzyczasie.

Znowu nabieramy wysokości. Teraz mogę dokładniej obliczyć punkt wyskoku w oparciu o poprzedni. Biorę na kursie poprawkę nieco w lewo i wykonuję drugi skok. Okazało się, że wiatr zmniejszył się i znosi mnie wolniej w stronę kręgu. Muszę bez przerwy pracować linkami. Pomimo tego ląduję w odległości 9,30 m od celu. Średni wynik jest bardzo dobry, gdyż wynosi 5,34 m. Przewyższa poprzedni rekord uzyskany przez skoczka aeroklubu kijowskiego Eugeniusza Buriana. Po zakończeniu skoków okazało się, że wynik uzyskany przeze mnie był najlepszy. Następny z kolegów uzyskał wynik gorszy ode mnie o 2,30 m. Jest to wynik również lepszy od poprzedniego rekordu. Na drugi dzień komisja sędziowska otworzyła przyrządy kontrolne. Zapisali one dokładnie wysokość skoku i prędkość lotu samolotu, odpowiadające przepisom FAI. Odebrałem gratula-

cje za pobicie rekordu światowego o 44,73 m.

W krótki czas potem otrzymałem zezwolenie na próbę pobicia rekordu w skoku nocnym na celność lądowania z 1000 m. Zabrałem się do intensywnego treningu. Skoki nocne różnią się od dziennych przede wszystkim trudnościami w dokładnym ich obliczaniu i w ocenie odległości od ziemi. W nocy można orientować się tylko przy pomocy światła sygnalizacyjnych. Tym razem pogoda niezbyt sprzyjała. Przy ziemi wiał wiatr północno-wschodni z prędkością 4—5 m/sec, a na wysokości 1000 m dochodził do 8 m/sec. Po znanej już ceremonii plombowania przyrządów kontrolnych, oprócz bagrografu samolotowego, sędziowie przymocowują do upręży mego spadochronu drugi barograf, gdyż tym razem skacze na wolne otwarcie.

Wznosimy się w powietrze. Nabieramy wysokości 1050 m i wychodzimy na kurs według uzgodnionych światła orientacyjnych. W odległości około 1300 m za granicą kręgu wychodzę na skrzydło i od dzielam się do samolotu. Po otwarciu spadochronu, w dali widzę środek koła wyznaczony światłami. Wydawało mi się, że nigdy do niego nie dolecę. Zaczęłem usilnie pracować szelkami. Na wysokości 500 m spostrzegłem, że niesie mnie gwałtownie na cel. Okazało się, że wyskoczyłem w wcześniej. Natychmiast rozpocząłem hamowanie. Musiałem cały czas ciągnąć za szelki przeciwnie stronie kręgu, aby zmniejszyć znoszenie. Na wysokości 10 m wprowadziłem znalazłem się w linii środka koła, ale równocześnie zniósł mnie i w bok. Na poprawienie było już za późno i wylądowałem w odległości 25,15 m od środka. W drugim skoku poprawiłem obliczenie i wylądowałem w odległości 7,25 m od środka. Średnia odległość wyniosła 16,20 m — poprzedni rekord wynosił 30,63 m i należał do skoczka symferopolskiego Jerzego Witalina. Znowu otrzymałem gratulacje, ale były one niczym w porównaniu ze świadomością, że udało mi się wnieść małą część do ogólnego wysiłku i dorobku sportowców radzieckich, pracujących wspólnie dla dobrej całej radzieckiej ojczyzny i jej obywateli.

OD SKOKÓW DO LOTÓW

PAWEŁ STORCZENKO
Zasłużony Mistrz Sportu

(Ciąg dalszy).

Jak zwykle po wyskoczeniu, ciało moje wykonuje jeden przewrót, ręce automatycznie wysuwają się do przodu i zaczynam spadać w zwykłym dla mnie położeniu tj. na płask — twarzą do ziemi. Gdzie jednak podziały się ogniska na ziemi? Widzę oślepiające światło reflektora, który w tej chwili zapalono na lotnisku. Teraz rozumiem — lotnisko znajduje się z boku. Zwracam się więc w stronę lotniska i dalej spadam. Jednocześnie jest mi coraz zimniej. Przenikliwie zimny strumień powietrza znajduje najmniejsze szczeliny w moim ubraniu. Podo mną gęsta, głęboka ciemność i tylko widniejące z daleka w dole światła ognisk podnosi się do góry coraz szybciej. Patrzę na sekundomierz oświetlony latarką elektryczną — jeszcze 40 sekund spadania, a więc prawie dwa kilometry. Zaczyna się nareszcie robić ciepiej, a spadanie staje się tak przyjemne, że z czasem patrzę na sekundomierz i uciekające sekundy. Jeszcze 10 sekund. Zaczynam przygotowywać się do otwarcia spadochronu.

Na rękach wysuniętych do przodu mam ciepłe, grube rękawiczki. Najmniejsza niedokładność w ruchach rąk w chwili otwierania spadochronu i mogę przejść w pozycję na plecy, a wówczas linki mogą zaczepić się o nogi. Co prawda wypadki

takie zdarzają się rzadko, ale jednak są możliwe. Zaczepienie szelki lub linki o nogę może pociągnąć za sobą lądowanie na głowie. Dlatego też w ostatnich sekundach przed otwarciem spadochronu moje ruchy są specjalnie dokładne i wymierzone. Łagodnie i płynnie pociągam obie ręce do pierśi. W grubych rękawiczkach i do tego w nocy — nie tak łatwo namacać uchwyt linki wyzwalającej. Nim znajdzie się go, musi upłynąć parę sekund. W tym czasie ciało moje z położenia poziomego przechodzi w pionowe. Dlatego też po ujęciu uchwytu usiłuję ponownie przejść w pozycję zbliżoną do poziomej i otwieram spadochron. Szarpnięcie — i zawiśnię spokojnie w upręży otwartego spadochronu, niczym na huśtawce.

Z wysokości około tysiąca metrów widzę doskonale ogniska na lotnisku, ale podo mną jest ciemno. Słyszę coraz słabszy syk uchodzącego z butli tleny. Teraz już nie jest mi potrzebny ani tlen ani maska tlenowa, którą zdejmuję razem z okularami. Trzeba pomyśleć o zbliżającym się lądowaniu. Mam przy sobie dwie latarki elektryczne: jedną przymocowaną do lewej nogi, drugą do spadochronu zapasowego, ale wydaje mi się, że obie zgasły. Podnoszę nogę i sprawdzam — latarka pali się.

Wpatruję się w ziemię i zaczynam rozróżniać zarysy białych domków. Oznacza to, że jestem nad jakimś wsią. Obracam czaszę, chwytam przednie szelki i ciągnę, starając się w ten sposób ominąć bokiem zabudowania. Nie mam zamiaru lądować np. na jakimś wiśniowym sadzie lub kominie. Na Ukrainie starci ludzie mają zwyczaj spać w sadzie podczas letnich i gorących nocy i mógłbym na śmierć przestraszyć jakiegoś dziadka.

Trudno wprost uwierzyć, że przed kilkoma minutami mroźny wiatr ziębił mnie, pomimo futrzanego ubrania. Im bliżej do ziemi, tym wyraźniej odróżnić można zabudowania wsi, a z przodu w pewnym oddaleniu dość równe pole. Wysokość dostateczna, tak, że wystarczy na dociągnięcie do tego pola. Mogę więc puścić szelki i odpocząć, gdyż prawie nie czuję rąk od wysiłku trzymania i ściągania.

(cdn.)

Grupa spadochroniarek radzieckich, uczestniczek nocnych skoków rekordowych. Od lewej: N. Szwejnowa, A. Sułtanowa, H. Piasecka, A. Miszustina.



CZECHOSŁOWACKI „PIONYR” LĄDUJE W POLSCE

(OD WŁASNEGO KORESPONDENTA)

W dniu 26 kwietnia o godz. 19 Aeroklub LPZ w Bielsku otrzymał wiadomość, że w okolicy miejscowości Czechowice wylądował szybowiec czechosłowacki. Natychmiast zorganizowano techniczną obsługę dla demontażu szybowca i wysłano wóz transportowy

na miejsce lądowania. Około godz. 3 w nocy dwumiejscowy „Pionyr” znalazł się w hangarze Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Od samego rana dnia następnego „Pionyr” jest głównym ośrodkiem zainteresowania na lotnisku. Z dużym zaciekawieniem oglądamy jego

oryginalną, metalową konstrukcję kadłuba. Z czeskim kolegą — pilotem wdajemy się w rozmowę, żeby dowiedzieć się szczegółów jego przelotu, a także uzyskać aktualne wiadomości o czechosłowackim sporcie szybowcowym. Antoni Tomecek — bo tak właśnie nazywa się pilot z aeroklubu w Holeszowie k. Gottwaldowa — chętnie odpowiada na nasze pytania.

Wystartował za samolotem o godz. 12 bez pasażera, z zadaniem wykonania przelotu docelowego do Morawskiej Ostrawy. Wyczepił się na wysokości 400 m. Napotykanie wznieszenia dochodziły chwilami nawet do 5 m/sek. Przy końcu trasy pilot wszedł w chmury osłagając wysokość 2 000 m (podstawa chmur 1 600 m). Gdy po dłuższym czasie wyszedł z chmur, nie mógł zorientować się w terenie i nieświadomie przekroczył granicę. Dużą przeszkodą w wykonywaniu przelotu były lokalne śnieżyce napotymane po drodze. Po przelecie 110 km pilot wylądował o godz. 15.15 i zawiadomił posterunek MO, który przekazał wiadomość dalej.

Zapytany przez nas o przyjęcie ze strony ludności Tomecek uśmie-

cha się i pokazuje w odpowiedzi wielką kromkę chleba ze słoniną.

— Takich dostałem więcej, ale nie potrafiłem wszystkich zjeść — wyjaśnia i dodaje, że nie mógł w pełni skorzystać z gościnności, gdyż... jest abstynentem.

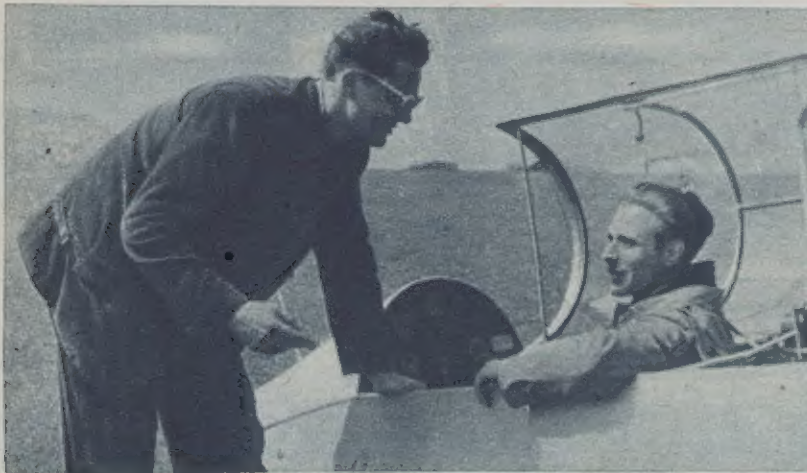
Pytamy jeszcze o czechosłowackie zawody krajowe. Niestety, miejsce ich przeprowadzenia nie jest jeszcze znane, ale eliminacje w klubach trwają. Obejmują one loty odległościowe i prędkościowe po trasach prostych, powrotnych i trójkątnych.

— W czasie treningu korzystamy nawet z krótkich chwil dobrej pogody, która na ogół jest nieszczytna — mówi czeski kolega. — Razem ze mną wystartowały wczoraj z Holeszowa jeszcze dwa szybowce: „Sohaj” i „GB II”, z zamiarem wykonania przelotu docelowo-powrotnego na trasie Holeszów — M. Ostrawa — Holeszów (2 × 78 km). Ciekawy jestem czy im się udało.

W zakończeniu rozmowy czeski kolega prosi, żeby na łamach prasy podziękować za pomoc, którą napotykał u nas na każdym kroku. Żegnamy się pełnym nadziei: „Do zobaczenia w Czechosłowacji”.

Rozmowę przeprowadził
STANISŁAW SKRZYDLEWSKI

Pilot Antoni Tomecek udziela wyjaśnień Jerzemu Wojnarowi.
Foto: St. Skrzydlewski — SZD



W sprawie rekordów długotrwałości

NAWIAZUJĄC do artykułu kol. Rejniaka, opisującego tragiczny lot naszego francuskiego kolegi B. Dauvin'a, chciałbym wypowiedzieć się na temat lotów długotrwałych

Przy bliższym wglądnięciu w kwestię, zaczynamy odkrywać wiele argumentów przemawiających przeciw i za tego rodzaju lotami.

Jeśli chodzi o stronę sportową długotrwałości, to zaliczyłem ją już dzisiaj do kategorii wyczynów w rodzaju przepłynięcia kanału La Manche. Wyczyn jest — ale czy jest sens? Jeszcze w przypadku lotów na szybowcu dwumiejscowym z pełną załogą, gdzie praktycznie odpada czynnik niebezpieczeństwa spowodowanego bezsennością, można by podjąć dyskusję obronną^{*)}. Niemniej jednak uważam, że sport szybowcowy stoi w chwili obecnej na etapie wymagającym zarzucenia konkurencji ilościowych na korzyść jakościowych, jakimi są wszelkiego rodzaju loty odległościowe, prędkościowe, a nawet wysokościowe.

Popatrzmy jednak na loty długotrwałe z punktu widzenia wyszkolenia wysokowartościowych rezerw obrońców naszej Ojczyzny. Spełnienie tych postulatów wymaga dania możliwości wszechstronnego treningu pilotom, między innymi również i w lotach nocnych.

Właśnie loty długotrwałe były i będą bodźcem do doskonalenia się w lotach nocnych.

Są na to dowody, że od momentu zmniejszenia się zainteresowania lotami długotrwałymi (zamknięcie Żaru), treningi lotów nocnych ograniczały się do sporadycznych nocnych „skoczaków” za samolotem czy z wyciągarki.

I tak szybownictwo polskie, zaliczając się do czołówki szybownictwa światowego, dysponuje niewielką ilością pilotów szybowcowych, posiadających poważniejsze naloty godzin nocnych.

Uruchomienie naszej górskiej szkoły szybowcowej Żar zapewne przyczyni się z powrotem do wznowienia intensywnego treningu w lotach nocnych, co łączy się jednak z nastawieniem

szkoły — podobnie jak przed kilku laty — na loty długotrwałe. W przypadku skreślenia z tabeli rekordów lotów długotrwałych, co wcześniej czy później nastąpi, Dział Wyszczolenia powinien zmodyfikować warunki konieczne dla uzyskania I klasy wyszkolenia szybowcowego przez zmianę punktu dotyczącego lotów nocnych.

Proponuję wprowadzenie jako obowiązującego wykonanie 3-godzinnego nocnego lotu żaglowego.

Jest to warunek dosyć trudny do spełnienia, uważam jednak, że pilot pierwszej klasy winien posiadać wszechstronne doświadczenie, którego

Mgr inż. **STANISŁAW WIELGUS**, pil. szyb.
Szybowcowy Zakład Doświadczalny

właśnie między innymi dostarczy mu proponowany lot warunkowy wraz z poprzedzającym go treningiem. Ponieważ ilość kandydatów na pilotów pierwszej klasy nigdy nie będzie zbyt liczna, warunek ten nie powinien być wąskim gardłem wyszkolenia.

Podsumowując powyższe uwagi, wypowiadam się przeciwko lotom długotrwałym, kwestionując ich obecną wartość jako wyczynu sportowego. Uważam jednak, że ze względów wyszkoleniowych na miejsce lotów długotrwałych winno wprowadzić się czynnik zwiększający zainteresowanie pilotów treningiem nocnego pilotażu.

Całoroczne Zawody Szybowcowe

KOMUNIKAT NR 6

JAK już wcześniej donosiliśmy, Prezydium Rady Szybowcowej Aeroklubu PRL wespół z Komisją Regulaminową II SMP przedłużyło o dwa tygodnie pierwszy okres rozgrywania Całorocznych Zawodów Szybowcowych, którego wyniki stanowią będą podstawę zakwalifikowania uczestników II Szybowcowych Mistrzostw Polski spoza kadry narodowej. **Tak więc ostatecznym terminem zakończenia eliminacji do II SMP jest nie 31 maja, lecz 15 czerwca br.**

W związku z tą decyzją pragniemy podać zainteresowanym pewne szczegóły dotyczących jej postanowień.

Otóż jak wynika z regulaminu Całorocznych Zawodów Szybowcowych, dokumentacja dokonanych wyczynów musi być przesłana korespondencyjnie na adres redakcji „Skrzydlatej Polski”. Tym samym dokumentacja wyczynów, które osiągnięte zostaną w dniach 12, 13, 14 względnie nawet 15 czerwca dotrze do nas z parodniowym opóźnieniem. Ponieważ nie można opóźniać jeszcze bardziej rozstrzygnięcia eliminacji i ogłoszenia jej wyników, bo aerokluby muszą przynajmniej na dwa tygodnie przed rozpoczęciem Szybowcowych Mistrzostw Polski wiedzieć, którzy spośród ich pilotów zostali do mistrzostw dopuszczeni, więc ustalono co następuje:

1. Wyczyny Całorocznych Zawodów osiągnięte w dniach od 8 do 15 czerwca należy awizować telefonicznie służbie operacyjnej ZG LPZ.
2. Na podstawie telefonicznych meldunków wyczyny te zostaną uwzględnione w rozstrzygnięciu eliminacji, pod warunkiem, że

ich pełna i prawidłowa dokumentacja zostanie przesłana na adres Redakcji „Skrzydlatej Polski” nie później jak do dnia 20 czerwca.

3. Wyniki eliminacji do II SMP zostaną przekazane aeroklubom w dniach 16 i 17 czerwca również telefonicznie, za pośrednictwem służby operacyjnej ZG LPZ, a oprócz tego opublikowane zostaną w kolejnym numerze „Skrzydlatej Polski”.

4. Jeżeli dokumentacja któregoś z wyczynów zgłoszonych telefonicznie nie wpłynie w przewidzianym terminie, to jest do dnia 20 czerwca lub też ze sprawdzanej dokumentacji okaże się, że wyczyn zgłoszony telefonicznie nie spełnia warunków regulaminowych Całorocznych Zawodów, jego zdobywca zostanie skreślony z listy zakwalifikowanych uczestników Szybowcowych Mistrzostw Polski.

A zatem wszyscy piloci biorący udział w eliminacjach do II SMP powinni we własnym interesie dopilnować, aby dokumenty ich wyczynów były kompletne i aby zostały przesłane pod naszym adresem niezwłocznie po uzyskaniu wyniku. Dotyczy to zwłaszcza tych pilotów, którzy swe wyczyny osiągną na krótko przed upływem ostatecznego terminu eliminacji, czyli na krótko przed 15 czerwca.

Jest oczywiście, że wyniki, które do dnia 15 czerwca włącznie nie zostaną zgłoszone korespondencyjnie (wraz z dokumentacją), lub co najmniej zaawizowane telefonicznie, nie będą mogły być wzięte pod uwagę przy rozstrzygnięciu eliminacji II SMP.

^{*)} Dwu młodych Amerykanów dla celów reklamowych utrzymywało się w powietrzu przez kilkadziesiąt dni na samolocie klasy Piper'a. Tankowanie i dostarczanie żywności odbywało się w locie na małej wysokości, wprost z auta pędzącego z prędkością około 100 km/h.



Z lotu po Kraju

Piloci fardońscy w Szubinie

Piloci ze Szkoły Szybowcowej w Fordonie urządzili pod koniec kwietnia br. spotkanie z młodzieżą szkoły podstawowej i Państwowego Zakładu Wychowawczego w Szubinie oraz Liceum Ogólnokształcącego i szkoły podstawowej w Kcynie.

Uczniowie, biorący udział w tym lotniczym spotkaniu, wykazali bardzo duże zainteresowanie szybownictwem i sportem spadochronowym. Posypało się także wiele pytań pod adresem pilotów — chłopcy szczególnie interesowali się wrażeniami z pierwszych lotów i skoków spadochronowych. Aby jasniej i przystępniej objaśnić im tajemnice spadochronu, instruktor społeczny Zdzisław Fruchniak obiecał Szubiniom odwiedzić jeszcze w maju i przywieźć ze sobą oryginalny spadochron. A potem wychowawca młodzieży szkolnej z Szubina spróbuje swoich umiejętności w skokach z bydgoskiej wieży spadochronowej.

Bernard Chrustowski
Szubin

Otwarcie sezonu we Wrocławiu

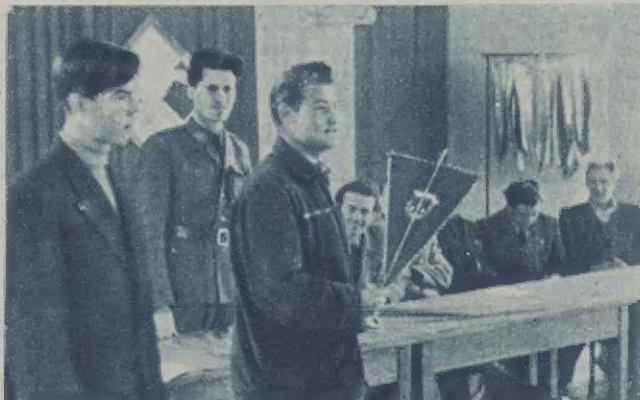
Dzień 24 kwietnia to data, z którą wrocławscy piloci i skoczki spadochronowi przystąpili do lotów oraz skoków po zimowej przerwie.

W godzinach rannych zebranie Aeroklubu zagałał tow. Antoni Chojcan, nakreślając zadania stojące przed całym Aeroklubem i poszczególnymi sekcjami. Następnie zabrał głos tow. Licewicz, podsumowując wyniki okresowych egzaminów teoretycznych i ocenił stopień przygotowania personelu latającego do wykonywania zadań praktycznych. Dalszy ciąg zebrania — to wręczenie przodującej grupie pilotów kierowanej przez Mistrza Sportu (instruktora Kapale — proporcja przechodniego, ufundowanego przez organizację zempowską przy Pa-Fa-Wag, sprawującą szefostwo nad Aeroklubem Wrocławskim.

Po zebraniu piloci wraz z zaproszonymi gośćmi udali się na lotnisko, gdzie nastąpiło przekazanie sprzętu grupom. Wspaniale prezentowały się ustawione równiutko na betonie „CSS-y”, „Junaki”, „Jaskółki” i „Muchy”. Jeszcze kilka słów wygłoszonych przez prezesa rady Aeroklubu tow. Minkin oraz przedstawiciela ZW LPZ i uroczystość została zakończona życzeniami osiągnięcia jak najlepszych wyników pracy w bieżącym sezonie.

Na zdjęciu przedstawiciele grupy instr. Kapale z proporcją przechodnim pafawagowskiego ZMP, uzyskany w odniesieniu zwycięstwo w miesiącu marca we współzawodnictwie wewnątrzklubowym.

J. B. — Wrocław



Otoczyć opieką kadre etatową

Sezon szkolenia lotniczego mamy już rozpoczęty. Na czasie więc będzie zastanowienie się nad sprawą bardzo ważną, a mianowicie: stworzeniem odpowiednich warunków bytowych etatowej kadry lotniczo-technicznej. Brak fachowców i ciągły jeszcze ich odpływ z lotnictwa powoduje bardzo często niewłaściwe zabezpieczenie im strony bytowej. Wpływa to także źle na wykonywaną przez nich pracę, bo instruktor czy mechanik zamiast całkowicie poświęcić się pracy zawodowej na star-

cie, często rozprasza sobie myśli nieuregulowaną sprawą mieszkaniową czy opieki lekarskiej dla swojej rodziny.

Pomocne w takich przypadkach okazać się mogą Miejskie lub Powiatowe Komitety PZPR, które np. w Lesznie jeszcze nigdy o niczego nam nie odmówiły. Przeciwnie, wielu pracowników lotnictwa otrzymało mieszkania, przekazano nam także pieniądze na dożywianie kadry, na nagrody oraz zapominki dla pracowników. W roku bieżącym, w czasie uroczystości otwarcia

sezonu lotniczego, kadra etatowa Szkoły Szybowcowej w Lesznie otrzymała dyplomy ZG ZMP oraz wartościowe upominki na sumę zł. 8000 (fundusz ten pochodził od miejscowego społeczeństwa, które wyjątkową sympatią otacza miejscowych lotników).

Szkoła Szybowcowa w Lesznie umiała nawiązać dobre stosunki z miejscową ludnością i wydaje mi się, że i w innych miastach także jest to możliwe, a nawet konieczne. Szczególną opieką powinniśmy otoczyć personel latający — instruktorów, gdyż oni właśnie ponoszą największą odpowiedzialność za wyszkolenie i wychowanie młodych kadr lotniczych.

Z. R. — Leszno

MŁODZIEŻ Z CZESKIEJ WSI BUDUJE MODELE

Modelarnię zorganizowaliśmy dwa lata temu. Niektóre narzędzia członkowie modelarni poprzyniosli z domu, inne zakupiliśmy i w ten sposób nasza pracownia jest coraz lepiej wyposażona. Codziennie przychodzimy tu po lekcjach; zaczęło się od pogadanek na temat lotnictwa, później budowaliśmy modele z kartonu, szkolne gumówki — początkowo nie udawały się ohe, kilku kolegów to nawet zraziło, ale w końcu osiągnęliśmy zupełnie niezłe wyniki. Nasze modele o napędzie gumowym przeleciały około 170 m.

Wreszcie pracownia wzbogacona została o tokarkę i od tej pory przystąpiliśmy do budowy modeli o napędzie silnikowym; pierwszy zle skonstruowaliśmy, ale teraz, bogatsi o doświadczenie na pewno wykonamy go prawidłowo. Właśnie, że pomaga i opiekuje się nami; nasz nauczyciel — instruktor, któremu zawdzięczamy w ogóle istnienie tej modelarni.

Józef Dąbek — Czeska Wiesz

Nie tylko studentka

ZACZEŁO się wszystko od prostego wiersza lotniczego z książki szkolnej. Treścią jego było piękno lotu człowieka na samolocie.

— Jak był tytuł wiersza?

— To tak naprawdę dawno... Nie pamiętam już tytułu, autora, ale za to treść utkwiła mi głęboko w pamięci. Wystarczy krótko powiedzieć: lotnictwo — odrzekła Ola.

Bo właściwie lotnictwo u Oleńki Marek rozpoczęło się od wiersza. Musiał on być naprawdę ładny i dobrze trafiający do młodej wyobraźni, jeżeli młoda dziewczynka zaczęła od tego czasu marzyć o lotach.

— A książki lotnicze?

— Ach, tyle ich przeczytałam. Naturalnie wśród nich — wszystkie Janusza Meissnera. Zresztą Meissner jest świetnym pisarzem. Najbardziej przeżyłam „Skrzydlatą” i „Skrzydła nad Arktyką”. Myślę że te tytuły mówią same za siebie.

— Czy tylko?

— Poza tym systematycznie czytałam SIM, który był moim nieodłącznym przyjacielem. Owszem — „Skrzydlatą” też. Ale SIM wówczas pozostał dla mnie, jakby to powiedzieć... po prostu kimś bardzo bliskim.

Tak się już złożyło, że do matury jest Ola czynną aktywistką koła LL przy Liceum Ogólnokształcącym w Jasle. Dopiero w 1952 r., kiedy rozpoczyna studia na Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie, wiąże się na dobre z lotnictwem. Za radą Danki Zminkowskiej zgłasza się do Aeroklubu. Jest współorganizatorką kursu spadochronowego na AWF, na który między innymi zgłosiło się aż dziesięć dziewcząt. I nawet nie wierzyły! Chłopcy odpadli i dziewczęta odpadły. Jedynie Oleńka przetrwała wszystkie trudności i ukończyła kurs.



Aleksandra Marek

— A co było dalej?

— Po kilkunastu ćwiczeniach na wieży wykonaliśmy już do tej pory 11 skoków z samolotu. To był początek. Ubiegłego roku wyjechałam do Szybowcowej Szkoły Słizkowej w Lęborku.

Oleńka, zawsze uśmiechnięta i opalona, przepada w ogóle za sportem, bo jakby nie było jest studentką „akademii zdrowia i sportu”. Obecnie przygotowuje się do egzaminów, a trzeba wam wiedzieć, że jest już na III roku. Studia to nie żarty, ale lotnictwo też ciągnie. Najważniejsze jednak, że jest pracownią nie tylko na uczelni ale i w aeroklubie. Będąc w grupie instr. Pełi Majewskiej przychodzi regularnie na treningi. Planu na bieżący rok ma też ambitne:

— Postanowiłam uzyskać Srebrną Odznakę Szybowcową — mówi z przekonaniem.

Zastanawiam się, bo to zamierzenie — rzeczywiście ambitne.

— Zdobędzie na pewno, ja ręczę — dopowiada mi, zawsze troskliwy o pilotów, instr. Jurek Pomianowski.

Czy można nie wierzyć szybownikom?

Mal

Gdzie utknęły zaczepy?

GRUPA wyczynowa sekcji szybowcowej Aeroklubu Wrocławskiego w pełni przygotowana jest do rozpoczęcia lotów. Teoretyczne egzaminy okresowe zdał już wszyscy. A piloci Czmielówna, Szwedbakowski i Witk ukończyli kursy instruktorów. Sekcja szybowcowa wzięła także pierwsze miejsce we współzawodnictwie przyjeżdżających na szkolenie lotnicze; głównie do tego przyczynili się kol. kol. Girulski, Szwedbakowski i Kochanowski. W nadchodzącym sezonie

letnim grupa wyczynowa wrocławskich szybowców, stawia sobie ambitne zadanie — przekroczenia rocznego planu szkoleniowego i wyczynowego. Tkwi w tych zamierzeniach jedna tylko trudność, a mianowicie: zaczepy szybowców wysłane jeszcze w styczniu br. do Poznania do kontroli, do dzisiaj tam utknęły. A szkoda, bo szybownicy mogą zaważyć plan, jeśli w najbliższym czasie zaczepy te nie wrócą do aeroklubu macierzystego.

Witold Gajdziński — Wrocław

W ODPOWIEDZI NA KRYTYKĘ

W związku z notatką jaka ukazała się w tyg. „Skrzydłata Polska” z dnia 30.1.55 r. pt. „Bezpańska modelarnia” Zarząd Wojewódzki LPZ w Olsztynie wyjaśnia, że w obecnej chwili nie jest w stanie przyjąć z pomocą modelarni w Piotrkowie, ponieważ materiały przydzielone nam przez ZG LPZ wystarczają jedynie na zaopatrzenie modelarni LPZ. Nie oznacza to jednak, że modelarnia ta nie ma żadnych perspektyw rozwoju. Chodzi tylko o to, aby kierownictwo szkoły właściwie zajęło się tą sprawą. Fundusze na materiały i narzędzia — jak oświadczył kierownik Wydziału Oświaty Prezydium PRN w Ławie — są.

Zarząd Powiatowy LPZ w Ławie nie jest w stanie zaopatrzyć modelarni w Piotrkowie w materiały ze względu na to, że ich nie posiada. Jednak powinien być wskazać w miarę możliwości gdzie takie materiały można nabyć.

Sekcja Modelarska ZW LPZ w Olsztynie będzie wniosła wtedy pomoc również modelarniom szkolnym, jeżeli otrzyma na ten cel odpowiednią ilość materiałów z Zarządu Głównego LPZ.

Wiceprezes ZW LPZ
B. Domiński



Z uroczystości otwarcia sezonu letniego w Szkole Szybowcowej w Lesznie.

Nagroda tygodnia

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję” otrzymuje ob. Z. R. z Leszna (nazwisko i adres — znane redakcji) za korespondencję pt. „Otoczyć opieką kadre etatową”.

Szybowiec „Polon”

JEDNYM z niewielu szybowców, które osiągnęły pewne wyniki w Pierwszym Konkursie Samolotów Bezsilnikowych, był płatowiec zbudowany przez pilota Błażyńskiego. Konstrukcja tego szybowca, noszącego nazwę „Polon”, jest dość śmiała w swoim rozwiązaniu.

Skrzydła drewniane, dwupodłużnicowe, pokryte płótnem, o cienkim profilu, zamocowane były do górnych podłużnic kadłuba. Pomimo delikatnej konstrukcji były one od dołu usztywnione stalowymi drutami do kadłuba.

Kadłub — również drewnianej konstrukcji, usztywniony przestrzennie drutami, był pokryty sklejką w przedniej części, a reszta płótnem.

Stery i stateczniki o dużej powierzchni, konstruk-

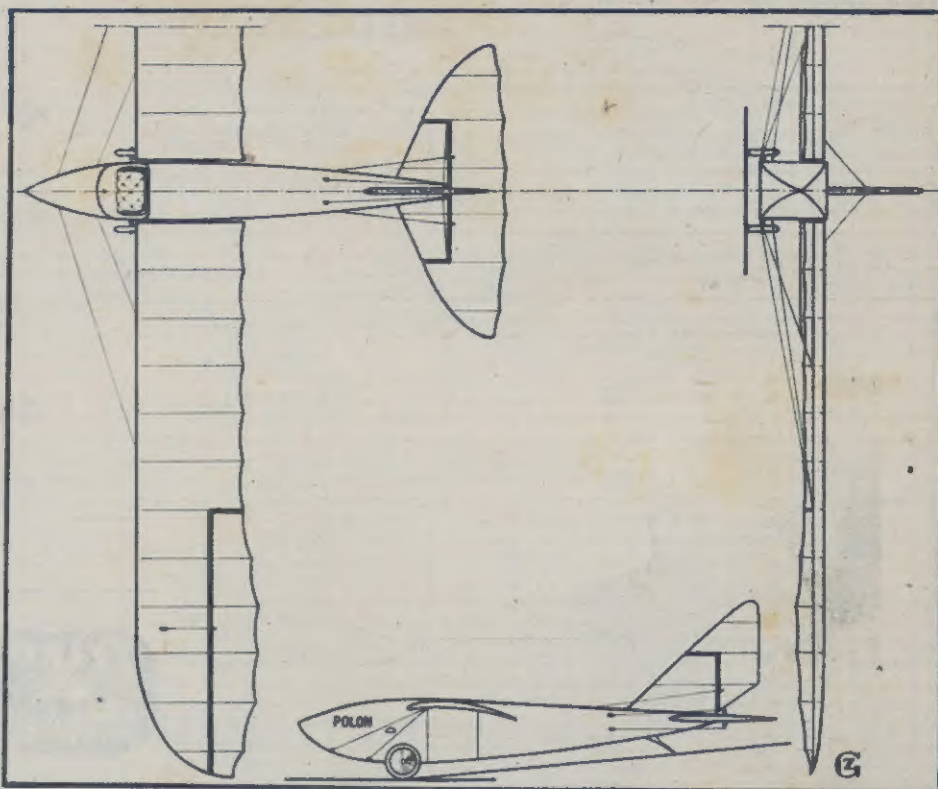
cji drewnianej, pokryte płótnem. Statecznik kierunkowy — usztywniony drutami do statecznika poziomego.

Podwozie stanowiły dwa koła osadzone na wspólnej osi, przechodzącej przez kadłub. Amortyzacja osi, wewnątrz kadłuba przy pomocy sznurów gumowych.

Sterowanie normalne za pośrednictwem drążka i orczyka. Napęd sterów i lotek przy pomocy linek.

Dane szybowca: rozpiętość — 14 m, powierzchnia — 16,8 m², obciążenie w locie — 9,5 kg/m².

Szybowiec „Polon”, którego kształt i wygląd ilustrują załączony rysunek i fotografia, był jedną z najlżejszych konstrukcji na Konkursie. Jego ciężar własny wynosił 70 kg.



Rysunek szybowca „Polon” konstr. Błażyńskiego, odtworzony przez Zdzisława Gryglickiego na podstawie fotografii i danych technicznych.



Szybowiec „Polon” (zdjęcie archiwalne).

Dobra proporcja stateczników i sterów w stosunku do powierzchni nośnej oraz lekka konstrukcja umożliwiały temu szybowcowi wykonywanie poprawnych lotów pomimo nieodpowiedniego terenu i słabych warunków wietrznych. Jest rzeczą zrozumiałą, że poważną rolę grały przy tym umiejętności pilotażowe latającego na nim konstruktora.

W czasie trwania Konkursu dokonano na „Polonie” kilku lotów, z tego trzy w czasie około 98 sekund.

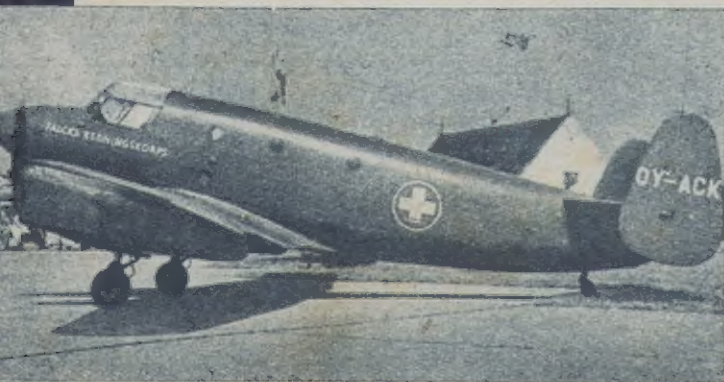
Skrzydła szybowca, tak jak i innych maszyn, miały kolor jasny (płótno celonowane). Kadłub, podobnie jak w szybowcu M 1, malowany był kolorem czerwonym z białym napisem nazwy szybowca.

ZDZISŁAW GRYLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

SAMOLOT THK-5 jest jedną z nielicznych własnych konstrukcji Turcji, produkowanych w zakładach THK koło Ankar. Zakłady te w zasadzie nastawione są na produkcję licencyjnych samolotów angielskich, a kierownictwo ich spoczywa w rękach inżynierów powiązanych z anglosaskimi wytwórniami lotniczymi. Wywiera to zasadniczy wpływ na kierunek rozwoju tureckiego przemysłu lotniczego. Dwusilnikowy THK-5 jest budowany w wersji sanitarnej dla przewozu dwóch chorych i dwóch sanitariuszy oraz w wersji pasażerskiej — na czterech pasażerów. Załoga składa się z dwóch osób. Samolot jest konstrukcji całkowicie drewnianej, kryty sklejką. Jedynie ster wysokości jest pokryty płótnem. Ster kierunku jest wykonywany w dwóch wariantach — pojedynczy, łagodnie przechodzący w kadłub i podwójny, jak na ilustracji. Zespół napędowy stanowią dwa rzędowe silniki DH Gipsy Major po 130 KM.

inż. Z. S.



THK - 5

TURCJA

DANE TECHNICZNE:

WYMIARY

rozpiętość 14,60 m, długość — 10,0 m, wysokość — 3,0 m, powierzchnia nośna 30,2 m².

CIEŻARY

ciężar samolotu pustego — 1 335 kg, ciężar w locie — 1 930 kg, obciążenie powierzchni — 64 kg/m², obciążenie mocy — 7,45 kg/KM.

OSIĄGI

prędkość maksymalna — 220 km/h, prędkość podróżna — 200 km/h, prędkość minimalna — 100 km/h, pułap praktyczny — 4 000 m, zasięg — 650 km.

